Die Lösung der belgischen Frage

von

Herm. Schumacher



Verlag S. Hirzel
Leipzig · 1918

Die Lösung der belgischen Frage / Der deutsch-belgische Wettbewerb und seine Regelung

Von

Professor Dr. Hermann Schumacher
Geheimer Regierungsrat



1 9 1 8

Verlag von S. Hirzel in Leipzig



Vorwort.

Die folgenden Ausführungen über den deutsch-belgischen Wettbewerb, der schon in Friedenszeiten ein wichtiges und schwieriges Problem darstellte und im Kriege an Wichtigkeit und Schwierigkeit noch außerordentlich gewonnen hat, sind zu Beginn des Jahres 1916, wie aus einzelnen Wendungen deutlich zu erkennen ist, niedergeschrieben worden. Sie sind bisher nur in geringer Zahl verbreitet und in einzelnen Bruchstücken in verschiedene Artikel des Verfassers, die zum Teil unter dem Titel: „Belgiens Stellung in der Weltwirtschaft" (Heft 41 von „Zwischen Krieg und Frieden". Leipzig, S. Hirzel 1917) zusammengefaßt und veröffentlicht sind, aufgenommen worden. Auf oft wiederholten Wunsch werden sie jetzt einem erweiterten Kreise zugänglich gemacht, da die belgische Frage noch immer, zumal in wirtschaftlicher Hinsicht, der Klärung dringend bedürftig ist und deutlich nach der Richtung sich entwickelt, welche der Verfasser im Anschluß an ältere, bis in die Friedenszeit zurückreichende Bestrebungen der Flamen wie der Wallonen in immer mehr gefestigter Überzeugung vertritt. Sie drängt zu einer Lösung, welche zugleich den Bedürfnissen der Belgier gerecht wird und zwischen den Interessen der kriegführenden Großmächte ausgleichend vermittelt. Möchte es gelingen, das große Ziel zur Rettung des altberühmten und zukunftsreichen Stammes der Flamen zur Sicherung nicht nur des Deutschtums, sondern des gesamten Germanentums, zur Erhaltung eines Europas Kultur schirmenden Friedens voll zu erreichen.

Inhaltsübersicht.

I.

Der Wettbewerb zwischen Deutschland und Belgien ist von erheblicherer Bedeutung, als dem Größenverhältnis beider Völker entspricht.

Zunächst ist schon Belgiens industrielle Produktionskraft, wenigstens soweit sie sich ziffermäßig erfassen läßt, verhältnismäßig größer. Denn Belgien, das von allen selbständigen europäischen Ländern am dichtesten besiedelt ist, hat im Vergleich mit Deutschland sowohl einen höheren Anteil der Berufstätigen an der Gesamtbevölkerung, als auch eine stärkere Beteiligung der Berufstätigen an der Industrie aufzuweisen. Während nämlich von den am 31. Dezember 1910 in Belgien lebenden Menschen 42,93 % berufstätig waren, waren es im Deutschen Reiche nach gleichartiger Berechnung am 12. Juni 1907 nur 35,90 % und während der Anteil von Industrie und Bergbau sich in Deutschland 1907 auf 40 % belief, betrug er 1910 in Belgien nicht weniger als 48,56 %. Dadurch gestaltet sich das ziffermäßige industrielle Kräfteverhältnis zwischen Deutschland und Belgien von 1 · 8,8 nach der Bevölkerung um zu 1 · 6 nach den industriellen Berufstätigen.

Noch stärker wird die Verschiebung, wenn auch der Absatz mit in Betracht gezogen wird. Denn Belgiens Anteil am Welthandel ist regelmäßig größer als sein Anteil an der Welterzeugung. Sein eigener Markt ist schon durch die geringe Volkszahl eingeengt und darüber hinaus in seiner Aufnahmefähigkeit noch beschränkt durch den ungewöhnlich großen Anteil der gewerblichen Arbeiter an der Bevölkerung und durch die niedere Lebenshaltung der großen Mehrzahl des Volkes. Er reicht oft nur aus für einen kleinen Teil des Gesamtabsatzes. In fast allen von Belgien besonders entwickelten Industrien wird außerhalb der Grenzen mehr als innerhalb derselben, oft das Vielfache abgesetzt. Da dieser Ausfuhranteil in Belgien sehr oft größer ist, als in anderen Ländern, auch in Deutschland, erfährt die belgische Wettbewerbskraft durch den Absatz noch eine weitere Steigerung. Das kann nicht für jeden Industriezweig im einzelnen nachgewiesen werden. Aber als kennzeichnendes Beispiel keineswegs vereinzelter Art sei angeführt, daß Belgien in der Eisenerzeugung an der sechsten, in der Eisenausfuhr an der vierten Stelle unter allen Völkern steht. Durch die Entwicklung seiner Ausfuhr erklärt es sich vor allem, daß Belgien in der Weltwirtschaft einen viel bedeutenderen Platz einnimmt, als seiner Größe und Volkszahl entsprechen würde.

Die ziffermäßig zu erfassenden Verhältnisse sind aber nicht die wichtigsten. Der belgische Wettbewerb bekommt die starke Stoßkraft, die ihn auszeichnet, durch andere als quantitative Momente. Sie erwächst daraus, daß die Ausfuhr für das Wirtschaftsleben des kleinen Belgiens etwas Anderes bedeutet, als für das Wirtschaftsleben großer Staaten, wie Deutschland. Denn der beschränkte belgische Markt reicht in unserer Zeit vollendeten Großbetriebes nicht mehr aus, manche Fertigindustrie zu tragen. Auch um den einheimischen Bedarf befriedigen zu können, bedarf Belgien vielfach der Stütze des Auslandmarktes. Die Ausfuhr erweitert nicht nur, sondern ermöglicht erst die Produktion. Nicht nur Gewinnhoffnungen, sondern Existenzsorgen stehen hinter ihr. Sie muß daher aufrecht erhalten werden unter allen Umständen, auch unter Verlusten. Dadurch bekommt die belgische Ausfuhr die besondere Stoßkraft, die sie oft zum empfindlichsten Wettbewerb für Deutschland hat werden lassen.

Weil schon im Frieden der belgische Wettbewerb für die deutsche Industrie eine Rolle spielt, wie sie bei der Kleinheit des Landes auf den ersten Blick nicht zu erwarten ist, hat auch jede größere Verschiebung, die der Krieg hier mit sich bringt, für Deutschland eine gesteigerte Bedeutung. Einem matten Wettbewerb gegenüber kann man gleichgültig sein; bei ihm bedeutet eine Verschärfung noch keinen Verlust; er kann sogar nützen. Je schärfer der Wettbewerb bereits ist, um so dringlicher ist größte Aufmerksamkeit geboten; denn jede weitere Verschärfung bringt dann die Gefahr des Verlustes mit sich. Da aber die Aufrechterhaltung unserer Ausfuhr zwar nicht im Einzelfall, wie in Belgien, eine privatwirtschaftliche, aber wohl aus bekannten Gründen im ganzen eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit für Deutschland ist, so muß mit aller Sorgfalt geprüft werden, inwieweit in Belgien eine Wettbewerbssteigerung zu erwarten ist und wie ihr vorgebeugt werden kann.

Der deutsch-belgische Wettbewerb ist stets bedingt durch eine Fülle verschiedener Faktoren. Will man über ihn ein zuverlässiges Urteil gewinnen, so muß man jeden einzeln daraufhin prüfen, wie weit er in seiner Wirksamkeit Veränderungen notwendig unterliegt oder willkürlich unterworfen werden kann. Das bezieht sich auf den gesamten Lebenslauf der Wettbewerbsgüter, von ihrer Entstehung an bis zu ihrem Verbrauche. Auf die Produktion kann allerdings nur auf Grund eindringlicher Untersuchungen der verschiedenen Industriezweige im einzelnen eingegangen werden. Solche

Einzelprüfung der Produktionskosten ist hier nicht beabsichtigt. Hier soll vielmehr im wesentlichen nur der Wettbewerb, soweit er auf den Absatzverhältnissen beruht, behandelt werden. Das ist nicht für alle Wettbewerbsgebiete von gleicher Bedeutung. Für Waren, welche nur die deutsch-belgische Grenze in der einen oder anderen Richtung überschreiten, spielt er nicht dieselbe Rolle wie für Waren, welche, um zu ihrem fremden Absatzgebiet zu gelangen, ganz Belgien zu durchqueren haben. Bei jenen Ausfuhrwaren deutscher Herkunft für Belgien und belgischer Herkunft für Deutschland handelt es sich vor allem um die Grenzüberschreitung und ihre Regelung; für sie ist das beiderseitige Zollwesen am wichtigsten. Bei den deutschen Durchfuhrwaren kommt es dagegen darauf an, daß sie auf dem ganzen Wege von der einen belgischen Grenze bis zur anderen in ihrer Wettbewerbsfähigkeit nicht irgendwie geschädigt werden. Das zweite ist nicht nur das Schwierigere, sondern auch das Wichtigere.

Die deutschen Durchfuhrwaren durch Belgien stellen nämlich einen weit bedeutenderen Teil des deutschen Außenhandels dar als Deutschlands Ausfuhr nach Belgien und Einfuhr aus Belgien zusammen. Sie lassen sich allerdings nicht so genau beziffern. Die in starkem Aufstieg begriffene deutsche Ausfuhr nach Belgien belief sich nach der deutschen Handelsstatistik im Durchschnitt der Jahre 1909—1913 auf 439,3 Millionen Mark und erhob sich im letzten Jahr auf 551 Millionen Mark und die ziemlich gleichmäßig bleibende deutsche Einfuhr aus Belgien bezifferte sich nach derselben Quelle im gleichen fünfjährigen Durchschnitt auf 337,3 Millionen Mark und verharrte auch im letzten Jahr mit 344,4 Millionen Mark auf dieser Höhe. Gleich vollständige und zuverlässige Angaben fehlen für den deutschen Durchfuhrhandel durch Belgien. In der Richtung nach Belgien gibt allerdings die belgische Statistik ihn mit rund 1000 Millionen Fr. für 1913 nicht so sehr falsch an; er erreicht in dieser Richtung nahezu unsere deutsche Ausfuhr nach Rußland, d. h. nach unserem drittwichtigsten Ausfuhrlande (880 Millionen Mark). Der belgische Durchfuhrhandel in der Richtung nach Deutschland ist dagegen sehr viel größer als die belgische Statistik mit rund 300 Millionen Fr. angibt; er muß an der Hand der deutschen statistischen Aufzeichnungen auf mindestens die Höhe unserer Einfuhr aus Frankreich, unserem fünftwichtigsten Einfuhrlande (583 Millionen Mark), geschätzt werden. Der gesamte deutsch-belgische Handel erreicht mit nahezu 2½ Milliarden Mark im Jahre ungefähr die Höhe des deutschen Güter-

verkehrs mit Österreich-Ungarn, den Balkanländern und der Türkei. Ihn vor Schädigungen zu sichern, ist eine wichtige deutsche Aufgabe und bei ihr steht voran der deutsche Durchfuhrhandel durch Belgien, der den unmittelbaren Güteraustausch beider Länder um mindestens die Hälfte übersteigt. Dieser Durchfuhrhandel vor allem muß nach dem Kriege zu nicht ungünstigeren Bedingungen als bisher den Weltmarkt erreichen können.

Um Klarheit zu gewinnen, fragt es sich zunächst, wie weit der deutsche Durchfuhrhandel über einen anderen Hafen als Antwerpen gelenkt werden kann.

2.

Die einzigartige Bedeutung Antwerpens*) beruht darin, daß es der Seehafen des größten Exportindustriegebietes des europäischen Festlandes ist. Wie in Hamburg, dem östlichen großen Festlandshafen Nordeuropas, so strömt auch in diesem westlichsten eine größere und buntere Menge wertvoller Ausfuhrgüter zusammen, als in irgendeinem anderen, und vor Hamburg hat Antwerpen noch die Besonderheit voraus, daß sich bei ihm Einfuhr und Ausfuhr in weitgehendem Maße die Wage halten. Im günstigsten Verhältnis von Fracht und Rückfracht kann kein anderer großer Seehafen sich mit dem Scheldehafen messen. Während die verladenen Güter von den gelöschten in Hamburg nur 48 % ausmachen und in Rotterdam nur etwa 28 %, ohne Kohle sogar nur 14 %, ist dieser für den Reedergewinn und die Frachtenhöhe wichtige Prozentsatz in Antwerpen volle 80 % und, wenn der Raumbedarf der Güter mit in Betracht gezogen wird, noch in nicht unbeträchtlichem Maße höher. An der Schelde kann daher der Schiffsraum am vollständigsten ausgenutzt werden, und zwar nicht nur überhaupt, sondern auch mit Gütern, welche besonders hohe Frachten und daher auch Gewinne bringen. Es fragt sich, wie weit diese Besonderheit im Boden verwurzelt ist und wie weit sie sich auf andere Seehäfen übertragen läßt. Zu diesem Zwecke müssen einerseits die verschiedenen Hauptwettbewerbshäfen und andererseits die einzelnen Teile der Antwerpener Ausfuhr näher ins Auge gefaßt werden.

Was zuerst die Häfen anlangt, die gegebenenfalls an die Stelle Antwerpens treten können, so kommen im Westen zunächst

*) Vergl. Schumacher, Antwerpen. Seine Weltstellung und Bedeutung für das deutsche Wirtschaftsleben. München und Leipzig 1916.

die beiden französischen Häfen Hâvre und Dünkirchen in Frage. Beide sind in den letzten beiden Jahrzehnten mit allen Mitteln bereits gefördert worden. Abgesehen von Maßnahmen auf dem Gebiete der Eisenbahntarifpolitik ist vor allem am 11. Januar 1892 die „Surtaxe d'entrepôt" zu ihren Gunsten eingeführt worden. Dieser Zuschlagszoll für alle über nichtfranzösische Häfen eingeführte Waren ist natürlich nicht ohne Einfluß auf den belgisch-französischen Durchfuhrverkehr geblieben. Er hat die Einfuhr vor allem von Massengütern über Antwerpen erschwert, aber natürlich die französische Ausfuhr unberührt gelassen. Diese besteht zum großen Teile in Luxuswaren, so daß sie nicht durch Gewichtszahlen richtig gekennzeichnet werden kann. Dem Werte nach steht sie im belgischen Durchfuhrverkehr nicht unbeträchtlich vor der deutschen; die belgische Statistik beziffert sich für 1912 auf 409 Millionen Fr. gegenüber 329 Millionen Fr. und da die großen Fehlerquellen an der Westgrenze ebenso wirksam wie an der Ostgrenze sein dürften, wird auch ein tatsächliches Überwiegen zwar nicht im Gewicht, aber wohl dem Werte nach angenommen werden können. Die große französische Ausfuhr, die sogar von Paris und Südfrankreich aus ihren Weg über Antwerpen nahm, ist der beste Beweis dafür, daß Frankreichs Nordhäfen, trotz aller Förderung, den Wettbewerb mit dem Scheldehafen nicht auszuhalten vermögen.

Daß Hâvre nicht an die Stelle Antwerpens zu treten vermag, zeigt auch ein einfacher Blick auf die Karte; ist doch der Seinehafen nahezu so weit wie Bremen von Belgien entfernt, so daß er erst im fernen Hinterland, eigentlich erst in der Schweiz, als ernster Wettbewerber für Antwerpen in Betracht kommt. Darüber hat man sich in Frankreich auch keinen Täuschungen hingegeben. Die Hoffnungen waren dort vielmehr darauf zeitweise gerichtet, Dünkirchen künstlich zu einem wirklichen Rivalen des belgischen Hafens entwickeln zu können. Zu diesem Zwecke wollte man auch seine Binnenschiffahrts-Verbindungen verbessern. Der Generalinspektor des französischen Bauwesens, Quinette de Rochemont, hat bereits vor fünfunddreißig Jahren den Entwurf eines Nordostkanals, dessen Ausführung 131 Millionen Fr. kosten sollte, ausgearbeitet. Doch hat der Senat 1901 das Projekt abgelehnt. Ebenso wie damals steht ihm auch heute noch die Befürchtung entgegen, daß durch seine Ausführung der englischen Kohle eine neue Einfallstraße zum Schaden des französischen Bergbaus geschaffen würde. Vor allem aber hat eine genauere Kenntnis der Verhält-

nisse zu einer nüchternen Auffassung geführt. Heute entspricht es wohl der allgemeinen französischen Ansicht, was der Franzose Albert Milhaud über Dünkirchen gesagt hat: „Qu'il ne soit nullement un port de transit international, cela ressort de l'étude des faits. Il ne reçoit que des marchandises à destination de la France; il n'exporte que des marchandises françaises . . . Que Dunkerque soit très faiblement un port national, cela n'est pas moins évident: ses relations avec le région parisienne se résument à peu de chose (des sucres à l'exportation, des phosphates et des nitrates à l'importation)".

Im Westen handelt es sich im übrigen um belgische Hafenplätze. Von ihnen kommt Ostende nur für den Nachbarschaftsverkehr in Betracht. Es dient dem Personenverkehr mit England, sowie dem Transport der Erzeugnisse der flandrischen Landwirtschaft auf den englischen Markt. Aus wirtschaftlichen wie nautischen Gründen kann es als Großhafen für die überseeische Fahrt nicht in Frage kommen. Darüber dürfte unter wirklichen Sachverständigen eine Verschiedenheit in der Auffassung kaum vorhanden sein.

Gent und Seebrügge dagegen sind weniger Ersatzhäfen als Ergänzungshäfen für Antwerpen. Sie nehmen auf, was Antwerpen nicht mehr aufnehmen kann; soweit sie sich in den letzten Jahren entwickelt haben, haben sie das zum großen Teil unter dem Druck der Überfüllung des Antwerpener Hafens getan. In Seebrügge erblickt man allerdings auch außerdem ein „port de vitesse"; man hofft, daß die großen Überseedampfer es einst, um Zeit zu sparen, ähnlich anlaufen werden wie Cuxhaven oder Nordenham. Der Wettbewerb, der zwischen ihnen besteht, ist lokaler Art, wie zwischen Bremerhaven, Geestemünde und Nordenham; er hat wohl einige Bedeutung für die belgische Volkswirtschaft und die Finanzverwaltung; er spielt dagegen weltwirtschaftlich keine Rolle.

Anders ist die Lage im Osten von Antwerpen. Hört im Westen die Reihe der Welthäfen eigentlich auf, so dehnt sie sich im Osten in stolzer Folge von Rotterdam und Amsterdam bis Bremen und Hamburg. Hier ist auch ohne künstliche Maßnahmen, wie Frankreich sie zugunsten seiner Häfen und Seeschiffahrt ergriffen hat, ein Wettbewerb vorhanden, und zwar natürlich in erster Linie mit dem am nächsten gelegenen Seehafen. Die Nähe Rotterdams drängt die deutschen Häfen in die zweite Linie zurück. Wie bei Hâvre kommt auch bei Bremen ein eigentlicher Wettbewerb erst für das entferntere Hinterland, insbesondere Süddeutschland, in Betracht. Für den Hauptteil Süddeutschlands han-

delt es sich um den Wettbewerb zwischen Rotterdam und Antwerpen. Wieweit der holländische Hafen den belgischen ersetzen kann, ist daher auch die Hauptfrage.

3.

Da der Unterschied zwischen beiden Häfen, wie ich in meinem angeführten Buch dargelegt habe, in der Ausfuhr beruht, fragt es sich, wieweit Rotterdam als Ausfuhrplatz an die Stelle von Antwerpen zu treten vermag. In bezug auf die industrielle Ausfuhr Belgiens spaltet sich diese Frage in die beiden Unterfragen: Wieweit vermag Holland Entsprechendes aus eigener Kraft zu bieten und wieweit läßt die Ausfuhr belgischer Erzeugnisse über den holländischen Hafen sich leiten?

Bisher stellt Holland bekanntlich gegenüber dem Industrieland Belgien ein reiches Agrar- und Handelsland dar. Das ist nicht etwa ein Zufall oder eine Rückständigkeit, sondern das notwendige Ergebnis der bevorzugten Lage zwischen dem Meere und dem stattlichsten Strome Europos. Ihr dankt Holland seinen größten Schatz: den vom Rhein geschaffenen und dem Meere zum Teil mühsam wieder abgerungenen fruchtbaren Boden. Will es diesen ihm von der Natur verliehenen Reichtum voll nutzen, dann muß es die Landwirtschaft in ihren hochwertigsten Zweigen nach wie vor aufs sorgsamste pflegen. Seiner Lage zwischen Meer und Rhein dankt Holland aber auch seinen Handel. An der Mündung der größten Verkehrsstraße Europas ist es zum Warenvermittler für weite Gebiete berufen. Inmitten von Ländern, die auf kärglicherem Boden und in ungünstigerer Verkehrslage ihre Tatkraft in erster Linie auf gewerblichem Gebiete entfalten, ist es selbst in seiner industriellen Erzeugungskraft sehr beschränkt. Es hat nur wenig Kohle und Erze; seine Bevölkerung ist durch alten Reichtum an eine ungewöhnlich teure Lebensweise und infolge starker Nachfrage fast überall an besonders hohe Lohnsätze gewöhnt worden; seine Kapitalkraft wird durch einen überreichen Kolonialbesitz in Anspruch genommen. Für die industrielle Betätigung bietet Holland infolgedessen nicht die günstigen Voraussetzungen, wie sie jenseits seiner Grenzen vielfach sich finden, und sie müßte im kleinen Lande stets eingeengt bleiben. Weit unbeschränkter kann der Zwischenhandel sich entwickeln. Er bevorzugt aber, wie in England, den Freihandel. Während dieser jenseits des Kanals je-

doch unter dem Druck gewaltiger industrieller Interessen in starkes Schwanken geraten ist, bleibt er hier unerschüttert, da die Kleinheit des inneren Marktes, ebenso wie in Dänemark und Belgien, ein wirksames Schutzzollsystem ausschließt. Darum hat auch der holländische Finanzminister Treub, als er am 24. Oktober 1915 in der zweiten Kammer seinen großen Gesetzentwurf zur Neuregelung des holländischen Zoll- und Steuerwesens einbrachte, mit Nachdruck betont, daß Holland keinen Grund habe, vom Freihandel abzugehen. Tatsächlich werden die Grundlagen für eine industrielle Entwicklung in Holland durch den Krieg nicht verbessert. Die unzureichende Enge des einheimischen Marktes wird nicht gehoben; die Teuerung des Lebens und der Arbeit wird gesteigert; der Mangel an eigenen Rohstoffen wird auch durch die Entwicklung der Limburger Kohlenlager nur unerheblich gemindert. Nur die Kapitalkraft der Holländer erfährt durch den Krieg einen starken Zuwachs. Dieses Anlage suchende Kapital bleibt auch der Industrie nicht ganz fern. Denn auch Holland hat gelernt, was eine ausreichende Selbstversorgung im Kriege militärisch und wirtschaftlich bedeutet. Die Tatsache, daß Holland z. B. nicht in der Lage ist, sich Gewehrläufe selbst herzustellen, hat Eindruck gemacht. Es ist nicht ausgeschlossen, daß eine Rüstungsindustrie, auch wenn sie wirtschaftlich sich nicht rechtfertigen läßt, ins Leben gerufen wird. Die Errichtung von Stickstoff-Fabriken, selbst eines Hochofenwerkes wird erörtert. Wirtschaftlich dagegen erstrebt man im wesentlichen nur die Weiterverarbeitung der eigenen Bodenerzeugnisse. Wie man auf der Grundlage der mutterländischen Landwirtschaft die Zucker-, Kartoffelmehl-, Leder- und Schuhfabrikation ausdehnt und Ausfuhrschlächtereien errichtet, so sucht man auch in der Verwertung der eigenen Kolonialerzeugnisse Fortschritte zu machen; insbesondere bemüht man sich, neben der großen Kakao- und Reisindustrie eine Tabakindustrie, selbst mit Hilfe zollpolitischer Maßnahmen — der Freihändler Treub hat einen Ausnahmezoll für Zigarren wie für Bier befürwortet — zu entwickeln. Daß über diese Richtungen hinaus die industrielle Tätigkeit in Holland weit ausgedehnt wird, ist wenig wahrscheinlich. Dem stehen nicht nur alte bewährte Traditionen entgegen, sondern auch verlockende Anlagemöglichkeiten auf dem Gebiete von Handel und Verkehr. Vor allem als Schiffahrts- und Handelsland wird Holland gestärkt aus dem Kriege hervorgehen. Soweit das auch in der Industrie geschieht, handelt es sich in erster

Linie um die Deckung des eigenen Bedarfs der Regierung und der Bevölkerung und darüber hinaus um die Versorgung der Nachbarschaftsgebiete von Deutschland und England. Die Ausfuhrmenge, welche Holland für die große Seeschiffahrt bietet, wird nicht sehr erbeblich vergrößert werden. Auch wenn Holland in viel weitergehendem und energischem Maße sich der industriellen Tätigkeit widmen sollte, als zu erwarten ist, wird es nicht zu einem Exportindustriestaat. Es wird niemals in der Lage sein, in der Ausfuhr aus eigener Kraft für Belgien einen Ersatz zu schaffen.

Es fragt sich daher weiter, ob die belgische Ausfuhr sich etwa über Rotterdam leiten läßt. Im ganzen ist das natürlich unmöglich. Die belgische Industrie ist am wenigsten imstande, einen Transportluxus zu treiben; nach dem Kriege noch mehr als vorher wird sie genötigt sein, den billigsten Weg einzuschlagen. Es fragt sich daher ausschließlich, wo und wie belgische Waren billiger zum Maashafen als zum Scheldehafen gelangen könnten. Das könnte zunächst durch eine Kanalisierung der Maas geschehen.

Die Maas, die in Frankreich entspringt, die belgischen Provinzen Namur und Lüttich etwa 128 km durchzieht, auf 53 km die belgisch-holländische Grenze bildet, dann streckenweise der deutschen Grenze so nahe kommt, daß ihre Kanalisierung auch preußische Gebietsteile beeinflussen kann, und endlich auf holländischem Boden in der Nähe von Rotterdam ins Meer mündet, ist bisher — wie die Handelskammer von Maastricht sich ausgedrückt hat — „der einzige internationale Fluß in Europa, der über seine ganze Länge nicht stets schiffbar ist". Sie ist allerdings in Belgien 1852—1880 von der französischen Grenze bis nahe an die holländische bei Visé kanalisiert worden, aber das hört auf, wo internationale Vereinbarungen nötig werden. Erst neuerdings ist in Holland die Frage der Maaskanalisierung in Fluß geraten. Im Mai 1906 ist ein belgisch-holländischer Ausschuß zur Prüfung der technischen Fragen eingesetzt worden und er hat Anfang 1913 seinen Bericht veröffentlicht, nach dem auf der 153 km langen Strecke von Visé bis Boxmeer durch vierzehn Stauwerke mit Doppelschleusen eine Tiefe von 2,60 m, die ohne Störung der Schiffahrt auf 3 m vergrößert werden kann, hergestellt werden soll. Für diese Bauten sind die Kosten auf 37 1/2 Millionen Gulden sofort und 5 1/4 Millionen Gulden später veranschlagt worden, während der Minister Lely in der ersten Kammer ausgesprochen hat, die Gesamtkosten mit den voraussichtlichen Überschreitungen

würden hinter 100 Millionen Gulden kaum zurückbleiben. Nachdem die Budgetkommission der zweiten holländischen Kammer im November 1910 den Minister von „Waterstaat" ersucht hat, die Maaskanalisierung zu beschleunigen, hat die holländische Thronrede vom 17. Oktober 1912 verkündet: „Über die Kanalisierung des Maasflusses, gleichzeitig auch zur Beförderung der Kohlengrubenerzeugnisse zu Wasser in Limburg, werden Vorlagen gemacht werden", und seit 1912 ist ein kleiner Betrag für diesen Zweck in den Etat regelmäßig eingesetzt worden. Der Krieg hat das Bedürfnis, Kohlen aus den eigenen Gruben im Süden der Provinz Limburg billig beziehen zu können, noch verstärkt. Es darf daher mit einer holländischen Maaskanalisierung als einer baldigen Tatsache gerechnet werden, zumal da man entschlossen zu sein scheint, für den Fall, daß Belgien seine Zustimmung zur Kanalisierung der gemeinschaftlichen Maasstrecke verweigert, auf holländischem Gebiet unter Berührung des Kohlenreviers einen Seitenkanal zu bauen, was sogar eine Verbilligung um 1 Million Gulden bedeuten würde. Es fragt sich deshalb im wesentlichen nur, was diese Schiffbarmachung der holländischen Maas, welche Lüttich in eine leistungsfähige Wasserverbindung mit Rotterdam bringt, für die beiden Wettbewerbshäfen in Holland und Belgien bedeutet.

Das kann nur auf Grund eindringlicher Einzeluntersuchungen genau beantwortet werden. Aber auch ohne sie läßt sich ein allgemeines Urteil gewinnen, ob die belgischen Ausfuhrwaren, welche die Provinz Lüttich vorzugsweise hervorbringt, zu jenen gehören, welche den Wassertransport dem Bahntransport vorzuziehen pflegen. Diese Gegend ist bekannt in erster Linie durch ihre Eisen- und Wollindustrie. Soweit es sich um Eisenerzeugnisse auf niedriger Stufe der Verarbeitung, wie Roheisen und grobe Walzprodukte, handelt, werden sie natürlich unter sonst gleichen Bedingungen den Wasserweg bevorzugen. Aber sie spielen gerade in der Provinz Lüttich keine sehr große Rolle. Gerade weil die Transportverhältnisse vieles zu wünschen übrig ließen, und die moderne Industrieentwicklung hier mit der Begründung des Cockerill-Werkes und der Ausgestaltung der Stahlerzeugung am frühesten und energischsten einsetzte, ist diese gewerbefleißige Provinz in der Bearbeitung von Eisen und Stahl besonders weit vorgeschritten. Bezeichnend für sie ist die Waffenherstellung. Sie ist eine der ausgesprochensten Ausfuhrindustrien Belgiens, die mit Jagd- und Luxuswaffen angeblich fast zwei Drittel des Weltmarktes versorgt.

Solche meist als Stückgut versandten Erzeugnisse sind natürlich viel zu hochwertig, um den Schienenweg zu verlassen. Noch mehr gilt das von der Wollindustrie von Verviers. Die Abneigung, welche die wasserempfindliche Wolle in allen Stufen ihrer Verarbeitung gegenüber dem Wasserweg zu haben pflegt, wird sich auch hier betätigen. Darum darf man, auch wenn man von der politischen Grenze als einem Verkehrshemmnis ganz absieht, annehmen, daß dieser neue Verkehrsweg zwar von großer Bedeutung für Hollands Kohlenversorgung werden kann, dagegen in der belgischen Ausfuhr, selbst wenn Rotterdam dieselben Verschiffungsgelegenheiten, wie Antwerpen, zu bieten vermöchte, keine sehr tiefgreifende Änderung herbeiführen kann, zumal wenn eine Verzinsung des Anlagekapitals ganz oder auch nur zur Hälfte durch Schleusenabgaben erstrebt wird.

Doch setzt die kanalisierte holländische Maas Rotterdam nicht nur mit der Provinz Lüttich in Verbindung. Sie findet vielmehr durch die Sambre eine Fortsetzung nach Charleroi und anderen wichtigen Teilen des westlichen belgischen Industriegebiets und ist verknüpft mit dem ganzen vielverzweigten Wasserstraßennetz Nordfrankreichs vom Rhein-Marnekanal bis zum Kanal von St. Quentin; ja, nicht nur in Belgien, sondern auch in Deutschland ist der Plan erwogen worden, von der französischen Maas, etwa bei Sedan, zum Teil mit Benutzung der Chiers, einen Kanal zum lothringischen Industriegebiet zu bauen. Doch alles das kann Rotterdam wenig nutzen, da der belgische Hennegau auch mit Antwerpen in einer unmittelbaren Wasserverbindung steht, die beträchtlich kürzer ist, als der neue Weg zum holländischen Hafen, und leicht verbessert werden kann. Eine wirkliche Gefahr der Ablenkung würde alle Widerstände, welche der Verbesserung dieser westlichen Kanalverbindung sich bisher entgegensetzten, leicht überwinden. Kennzeichnend ist es, daß der neue französische Kanal mit Lothringen von dem ernst zu nehmenden belgischen Schriftsteller Billiard sogar kürzlich für Antwerpen empfohlen worden ist als „remplaçant du bassin rhénanwestfalien, que la Belgique aura perdu après la guerre“; ohne solchen Ersatz werde der als sicher anzunehmende Verlust „un coup mortel pour Anvers“ sein.

Das holländische Vorgehen wird aber überhaupt von belgischer Seite kaum mit Untätigkeit beantwortet werden. Zu den Wasserwegen, welche bisher Lüttich mit Antwerpen — am kürzesten über Charleroi und Brüssel, ferner im Osten über Bocholt und, wenn der Canal du Centre vollendet ist, drittens auch über

Mons und die kanalisierte obere Schelde — verbinden, ist von der Antwerpener Handelskammer unter dem Druck der holländischen Absichten ein vierter von bedeutend größerer Leistungsfähigkeit über Hasselt dringend gefordert und geplant worden, welcher zugleich das wichtige neue Kohlengebiet im belgischen Kempenland (Campine) erschließen soll. Es ist fraglich, ob dieses Projekt zur Ausführung gelangen wird, aber sicher ist, daß Belgien, auch bei schlechtester Finanzlage, irgend welche Verbesserung der Wasserverbindung zwischen Lüttich und Antwerpen vornehmen wird, wenn wirklich die holländische Maasregulierung einen beachtenswerten Teil der belgischen Ausfuhr für Antwerpen gefährdet; auch auf dem Gebiet des Eisenbahntarifwesens würde dann der belgische Staat nicht zögern, den Kampf mit dem neuen Wasserweg aufzunehmen.

In Belgien ist man aber weiter gegangen. Da die Maas als Grenzfluß einen internationalen Charakter trägt, beanspruchte Belgien, bei seiner Kanalisierung hinzugezogen zu werden, und es wollte seine Zustimmung nur gegen Zugeständnisse von holländischer Seite erteilen. Diese Zugeständnisse bezwecken eine Verbesserung der Verbindung von Antwerpen mit dem Rheinstrom; zwei Pläue stehen hier zur Erörterung.

In der Öffentlichkeit ist am meisten beachtet worden der Gedanke einer Kanalverbindung zwischen dem Unterrhein und der Schelde, den schon römische Feldherren erwogen haben sollen, die Spanier um 1600 und später wieder die Franzosen unter Napoleon I. auf kurzer Strecke auszuführen begannen und eine Reihe deutscher Entwürfe Ende des 19. Jahrhunderts und wieder neuerdings ausgestaltet haben. Es ist nicht wahrscheinlich, daß er in absehbarer Zeit verwirklicht wird. Denn es ist äußerst fraglich, ob er einen billigeren Transport, als bisher, wird ermöglichen können. Schon die einfache geographische Abkürzung ist nicht sehr erheblich; sie würde auf der Strecke von Antwerpen nach Duisburg-Ruhrort, die heute 331 km lang ist, nach dem günstigsten Entwurfe (dem Hentrichschen) 142 km betragen und würde zum großen Teil dadurch wieder aufgehoben werden, daß neun Schleusen zu durchfahren wären. Wirtschaftlich ausschlaggebend dürfte die finanzielle Seite des Planes sein. Sie schließt eine mißliche Alternative ein. Wenn nämlich der Rhein-Scheldekanal in mäßigen Abmessungen gebaut wird, wird sein Vorteil dadurch in Frage gestellt, daß die großen Rheinschiffe bei seiner Benutzung eine kostspielige Umladung vornehmen müssen, wird er aber für Schiffe

von mindestens 2000 t ausgebaut, so schwillt sein Anlagekapital so an, daß man sich, zumal nach dem Kriege, nicht leicht zu seiner zinslosen Aufbringung entschließen wird, zu seiner Verzinsung aber so hohe Abgaben nötig hat, daß dadurch der Vorteil wieder aufgehoben wird. Zu diesen wirtschaftlichen Gründen, die allein schon entscheidend sind, gesellen sich juristisch-politische. Jeder Rhein-Scheldekanal, der überhaupt eine Verkürzung mit sich bringen soll, muß holländisches Gebiet durchqueren, daher auch die Zustimmung der holländischen Regierung erlangen. Glaubte man anfangs, daß diese — wenigstens für eine bestimmte Route — durch den Artikel 12 des belgisch-holländischen Vertrages vom 19. April 1839 gegeben sei, so dürfte jetzt feststehen, daß Holland bereits dadurch, daß es am 13. Januar 1873 in den Bau der Eisenbahn von Antwerpen nach Gladbach eingewilligt hat, wie damals auch ausdrücklich anerkannt zu sein scheint, sein Versprechen erfüllt hat. Die Einwilligung muß also von der holländischen Regierung neu gewonnen werden und wird von ihr jedenfalls nur in einer Form zu erlangen sein, die jede ernste Beeinträchtigung holländischer Interessen ausschließt. Die Rotterdamer Handelskammer hat ihre Zustimmung an die Bedingung geknüpft, daß der Rhein-Scheldekanal in seiner Fahrttiefe und seinen Schleusen nicht über die Abmessungen der bis zur Einmündung in die Waal zu kanalisierenden und von allen Abgaben frei zu lassenden Maas hinausgehe, nicht früher als diese dem Verkehr übergeben und mit ihr in schiffbare Verbindung gesetzt werde. Die holländische Regierung scheint damit einverstanden zu sein. Es ist nach allem nicht ausgeschlossen, daß die belgische Regieruug von diesem Projekt, das nicht halten kann, was man sich von ihm verspricht, absieht.

Aussichtsreicher ist der zweite Plan. Er bezieht sich auf die bestehende Verbindung Antwerpens mit dem Rhein, die seit 60 Jahren ein Streitgegenstand zwischen der belgischen und der holländischen Regierung darstellt. Anfangs wurde sie durch die Ostschelde gebildet, doch ist diese 1867 im Anschluß an den Bau der holländischen Eisenbahn nach Vlissingen durch einen Eisenbahndamm — „le barrage de Woensdrecht" — abgesperrt und durch einen Kanal durch Süd-Beveland von Wemeldinge nach Hansweerth ersetzt worden. Dagegen hat Belgien wiederholt Einspruch erhoben. Denn dieser neue Zugang ist angeblich rund 50 km länger, bringt auch durch die nötigen Schleusungen noch weitere Verzögerung und durch Meeresströmungen, Stürme und Nebel größere

Gefährdung als früher mit sich. Hier technisch alle erreichbaren Verbesserungen in Verbindung mit der holländischen Maaskanalisierung durchzusetzen erscheint ergiebiger und aussichtsreicher als das Verfolgen eines sehr zweifelhaften Kanalprojektes. Dafür scheint sich auch die Antwerpener Handelskammer mehr und mehr entschieden zu haben.

Zusammenfassend kann somit über die holländischen Wasserbaupläne gesagt werden, daß sie für Antwerpen keine nennenswerte Gefahr in sich schließen; soweit durch die Maaskanalisierung eine kleine Ablenkung der Lütticher Ausfuhr eintreten sollte, kann ein Ausgleich durch eine Verbesserung der Rheinverbindung der Scheldestadt geschaffen werden.

Etwas anders verhält es sich mit einer zweiten Ablenkungsmöglichkeit. Es ist keine Frage, daß eine Kanalisierung der Mosel dem Eisenbahnverkehr, auf den die Eisenindustrie Lothringens und der Saar sich heute angewiesen sieht, gewaltige Gütermengen entziehen würde. In erster Linie würde der große Ruhr-Moselverkehr an Kohlen und Koks, sowie an Eisenerzen — der stärkste Massenverkehr des europäischen Festlandes — eine Ablenkung auf dem Wasserweg erfahren, aber auch der Fabrikatenversand der südwestdeutschen Industrie würde den Eisenbahnen, insbesondere auch den belgischen, zum großen Teil abspenstig gemacht werden können.

Was den Transport an Kohlen und Koks anlangt, so ist er binnenländisch und ohne Bedeutung für die Seehäfen. Höchstens die für Frankreich bestimmte Kohle, die heute, soweit sie von der Ruhr stammt, in erster Linie den Weg über Terneuzen und Gent, die kanalisierte Schelde, den Kanal von St. Quentin, die Oise und die Seine nach Paris einschlägt, würde vielleicht den neuen südlicheren Weg hinfort wählen; das würde aber für Antwerpen unmittelbar keine Bedeutung haben. Bei den Eisenerzen liegt die Sache anders. Hier besteht ein natürlicher Wettbewerb zwischen der lothringischen Minette und den das Haupteinfuhrgut Rotterdams bildenden ausländischen Erzen. Es ist nicht zu verkennen, daß die beträchtliche Erleichterung, welche die Moselkanalisierung der Ruhrindustrie im Bezuge der ärmeren deutschen Erze bieten würde, der fremden Erzeinfuhr entgegenwirken würde; zumal da auch hier der Gedanke der Selbstversorgung durch den Krieg eine Stärkung erfahren hat, darf angenommen werden, daß die Einfuhr an fremden Erzen hinfort nicht mehr im selben Maße wie bisher steigen, sondern eher zurückgehen würde. Doch findet das

vielleicht auf der andern Seite einen Ausgleich. Denn auch was von der südwestdeutschen Eisenindustrie, die in der Verarbeitung ihrer Erzeugnisse noch nicht sehr weit vorgeschritten ist, zur Ausfuhr gelangt, würde hinfort vielfach den Rhein hinabtreiben und so auch Rotterdam aufsuchen können, was ihm bisher versagt war. Der Wettbewerb zwischen Antwerpen und Rotterdam würde damit für dieses Industriegebiet dieselbe Bedeutung gewinnen, wie er sie für das Ruhrgebiet bereits hat. Wenn der Maashafen an überseeischen Verfrachtungsmöglichkeiten dasselbe wie Antwerpen zu bieten vermöchte, so würde diese Ausfuhrmenge dem belgischen Hafen zugunsten des holländischen verloren gehen. Wenn das jedoch nicht der Fall ist, dann würde sich hier wiederholen, was beim Ruhrrevier eingetreten ist. Wie die Eisen- und Stahlerzeugnisse, die auf dem Rhein bisher zur Ausfuhr kamen, weit überwiegend Rotterdam liegen ließen und den weiteren Weg nach Antwerpen einschlugen, so würde das hier um so mehr der Fall sein, als es um einen zwei- bis dreimal so langen Wasserweg sich handelt und eine Fahrtverlängerung um so weniger eine Rolle spielt, je länger die Fahrt an sich schon ist. Aber alle diese Möglichkeiten gehören unter allen Umständen einer verhältnismäßig fernen Zukunft an. Die Moselkanalisierung erfordert zu ihrer Ausführung eine lange Zeit. Vielleicht gelingt es jetzt, die in der Eisenindustrie und dem Eisenbahnwesen wurzelnden Schwierigkeiten, welche die preußische Staatsregierung veranlaßt haben, am 7. April 1910 die Kanalisierung der Mosel und Saar „zurzeit nicht für zweckmäßig und durchführbar" zu erklären, zu überwinden. Einige Zeit wird das auch heute, zumal da die belgische Frage komplizierend eingreift, erfordern. Vor allem aber der Bau selbst beansprucht eine ganze Reihe von Jahren und der Krieg, der das Angebot an Arbeitskräften so gemindert und die Nachfrage so vielfältig vergrößert hat, wird auf die Bauzeit noch verlängernd wirken. Ein Jahrzehnt wird nach dem Friedensschluß verstreichen, ehe der neue Verkehrsweg in Benutzung genommen werden kann. Dieses Jahrzehnt kann für unsere Stellung in der Weltwirtschaft von entscheidender Bedeutung werden. Wir müssen uns daher alsbald nach dem Kriege mit allen Kräften bemühen, zum mindesten den alten Platz uns zurückzugewinnen. Ein Jahrzehnt warten können wir nicht. Darum ist auch die Moselkanalisierung für die Antwerpenfrage nicht von der großen Bedeutung, wie es auf den ersten Blick erscheinen könnte.

Das Ergebnis ist demnach, daß damit zu rechnen ist, daß Antwerpen die besondere Stellung, die es im europäischen Verkehr sich errungen hat, auch nach dem Kriege behaupten wird. Dann verlangen es aber die gekennzeichneten deutschen Ausfuhrinteressen, die aus bekannten Gründen zu den Lebensinteressen des deutschen Volkes gehören, daß Deutschland in der Benutzung des Weges zum Weltmarkt, den Antwerpen bietet, vor Benachteiligungen bewahrt wird, d. h. der belgischen Eisenbahn wie bisher sich bedienen, den Antwerpener Hafen wie bisher benutzen und die Grenze wie bisher ohne Belastung überschreiten kann.

4.

Während Veränderungen auf dem Gebiete der Binnenschiffahrt Zeit erfordern, tiefgreifende Veränderungen sogar viel Zeit, ist das Eisenbahntarifwesen leicht beweglich. Hier können nicht nur wohl erwogene Entschlüsse, sondern auch flüchtige Stimmungen schnell in die Tat umgesetzt werden. Man muß hier daher mit alsbaldigen Änderungsmöglichkeiten rechnen und es ist wichtig, sich zunächst darüber klar zu werden, was das Eisenbahntarifwesen einerseits für Antwerpen und andrerseits für die deutsche Durchfuhr durch Belgien bedeutet.

Das Eisenbahntarifwesen steht natürlich unter dem entscheidenden Einfluß der Grundsätze, welche für die Verwaltung und die Finanzgebarung der Eisenbahnen überhaupt aufgestellt worden sind. Sind diese Grundsätze sonst im Flusse der Entwicklung oft schwer zu bestimmen, so herrscht für die belgischen Staatsbahnen ungewöhnliche Klarheit und Stetigkeit. Von Beginn an haben sie am Gebühren- oder Kostendeckungsprinzip festgehalten. Die Gefahr des kleinen Landes, vom internationalen Verkehr umgangen zu werden, der Wettbewerb vor allem mit dem leistungsfähigen Verkehrsweg des Rheins zwingt die belgischen Eisenbahnen zu niedrigen Transportsätzen, wie auch das Wachsen der Ausfuhrinteressen der belgischen Industrie dazu drängt und selbst die Verzinsung des ungewöhnlich großen Eisenbahnkapitals die Heranziehung des ausländischen Verkehrs erfordert. Diese Gründe sind nicht nur seit dem Beginn bestehen geblieben, sondern haben an Kraft gewonnen. Das zeigt sich in der Durchführung des Gebührenprinzips. Dauernd sind starke Bestrebungen vorhanden, die rechnerischen Anforderungen in verkehrsfreundlichem Sinne abzuschwächen.

1878—1905 ist das auch zum Nachteil des Staates geschehen. Erst seitdem ist in der Berechnung der Kosten, deren Deckung erreicht, aber nicht überschritten werden soll, wieder strenger verfahren worden. Am Prinzip selbst ist bewußt und konsequent festgehalten worden.

Allerdings bedeutet das bisher nicht, daß in jedem einzelnen Falle eine Deckung der Kosten erstrebt wird. Es gibt belgische Tarife, welche unter den Kostensatz herabgehen. Dazu zählt aber nicht der allgemeine Durchfuhrsatz („Transit-Barême“). Er beträgt für die Strecke Herbesthal-Antwerpen 4 Cts. für das Tonnenkilometer und bleibt damit über der durchschnittlichen tonnenkilometrischen Gesamteinnahme der belgischen Staatsbahnen, die 1912 3,8 Cts. betrug. Auch wenn man in Betracht zieht, daß die allgemeinen Ladungsklassen des belgischen Tarifwesens, wenn sie niedriger sind, an die Stelle dieses Satzes treten, wird so wenig geändert, daß dadurch der Durchschnittscharakter nicht aufgehoben wird. Die allgemeine Regelung der Durchfuhr steht mit den Grundsätzen, die das belgische Eisenbahntarifwesen durchaus beherrschen, im Einklang.

Aber es gibt auch Ausnahmedurchfuhrtarife, und zwar für schwerwiegende Massengüter, vor allem Kohle und Eisen. Soweit diese aus dem Ruhrgebiet stammen, gehen sie auf die Sätze des deutschen Spezialtarifes III (2,2 Pf. für das Tonnenkilometer) herab. Auch das kann nicht als etwas Außergewöhnliches bezeichnet werden. Dagegen sinken sie im Verkehr mit Deutsch-Lothringen für Halbzeug bis zu 0,55 Pf. für das Tonnenkilometer. Dieser ganz ungewöhnlich niedrige Satz ist das Ergebnis eines Tarifkampfes zwischen den preußischen und belgischen Bahnen und ist vielleicht nur beibehalten worden im Hinblick auf den Plan der Moselkanalisierung; er würde den Wasserweg voraussichtlich unterbieten.

Das ganze System belgischer Durchfuhrtarife, so wichtig es für die deutsche Durchfuhr ist, darf in seiner Bedeutung für Antwerpen nicht überschätzt werden. Es hat beim Aufblühen des Scheldehafens keine nennenswerte Rolle gespielt. Schon die tonnenkilometrischen Sätze, vom zuletzt erwähnten Ausnahmefall abgesehen, sind nichts Ungewöhnliches. Sie finden sich insbesondere in gleicher, vielfach wegen der Rückvergütungstarife sogar geringerer Höhe auch in Holland. Wichtiger als die Kilometersätze sind aber die zu zahlenden Gesamtsummen. Für sie fällt entscheidend in die Wagschale, daß es sich regelmäßig um so kurze Strecken handelt, daß schon dadurch der Wirkung der belgischen Tarif-

politik enge Grenzen gezogen sind. Von den Eisenbahnlinien, welche von Antwerpen nach der Rheinprovinz führen, ist die längste über Herbesthal 160 km lang; die aus dem Ruhrrevier stammenden Sendungen legen nur einen Weg von 138 km auf belgischem Boden zurück; und wenn die Entfernung von Deutsch-Lothringen über Klein-Bettingen auch 249 km mißt, so kommt hier in Betracht, daß gerade diese Transporte durch die geographische Lage unter allen Umständen heute auf Antwerpen angewiesen sind, was auch der Grund ist, weswegen diese Ausnahmetarife in Belgien besonders stark angegriffen worden sind. Für die Weltstellung Antwerpens hat das Eisenbahntarifwesen eine Rolle bisher nicht gespielt. Das kann auch kaum in Zukunft anders werden. Denn das entscheidende Gewicht liegt bei Holland. Da Holland zwischen Deutschland und Belgien sich einschiebt, daher für beide das näherliegende Land ist, gibt es den Ausschlag. Eine einseitige Heraufsetzung der belgischen Durchfuhrtarife bleibt ohne Vorteil für die deutschen Seehäfen, solange Holland an seinen Tarifsätzen und Rückvergütungen festhält, und alle Veränderungen der deutschen Seehafentarife berühren Rotterdam unmittelbarer als Antwerpen. Holland aber zu einer Aufgabe oder Einschränkung seiner Tarifpolitik zu bestimmen, ist wenig aussichtsreich, da sie keineswegs allein durch die internationale Seehafenkonkurrenz, sondern mindestens ebenso durch den inländischen Wettbewerb mit der Rheinschiffahrt bestimmt wird. Unter diesem doppelten starken Druck ist es bereits bisher in seinen Tarifermäßigungen so weit gegangen, daß eine nennenswerte Verstärkung in der Zukunft so gut wie ausgeschlossen erscheint, selbst wenn man die finanzielle Lage der Eisenbahnen in beiden Ländern mit in Betracht zieht.

Damit ist aber natürlich nicht gesagt, daß die belgischen Durchfuhrtarife für Deutschland überhaupt ohne große Bedeutung sind. Haben sie auch keineswegs „entscheidend" mitgewirkt, Antwerpen zu dem zu machen, was es beim Kriegsausbruch war, und sind sie auch unbrauchbar als wirtschaftspolitisches Verschiebungsmittel, so sind sie doch zur Grundlage für einen nicht unwichtigen Teil der deutschen Ausfuhr geworden. Wenn den deutschen Durchfuhrwaren nicht mehr die normale Behandlung wie bisher zuteil wird, dann erleiden wir in unserer Wettbewerbsfähigkeit eine Beeinträchtigung, die verhängnisvoll werden kann, da bereits bisher der Wettstreit auf vielen Gebieten, insbesondere auch in der Eisenindustrie, so stark war, daß alle, auch die kleinsten Vorteile, wahrgenommen

werden mußten. Das ist um so mehr der Fall, als gerade das Gebührenprinzip für jede einseitige Erhöhung einen Ausgleich fordert und es infolgedessen sehr nahe liegt, daß mit einer Erhöhung der Durchfuhrtarife eine entsprechende Herabsetzung der innerbelgischen Ausfuhrtarife verbunden wird.

Bereits bisher hat es den Durchfuhrtarifen an Gegnerschaft nicht gefehlt. Natürlich hat die belgische Industrie, die in der deutschen ja im allgemeinen den schärfsten Wettbewerber erblickt, sie mit scheelen Augen angesehen. Wenn sie trotzdem, obwohl sie im belgischen Wirtschaftsleben, wie sonst in keinem, eine überragende Stellung einnimmt, ihren Interessenstandpunkt in der Wirtschaftspolitik Belgiens nicht zur vollen Geltung gebracht hat, so erklärt sich das aus zwei verschiedenen geschichtlichen Gründen. Der eine ist privatwirtschaftlicher Art. Unter besonderen Verhältnissen hatten die Industriellen Deutschlands und Belgiens in verschiedenen Industriezweigen, ganz besonders in der Stahlindustrie, zu internationalen Verständigungen sich die Hände gereicht. Ob diese kartellartigen Abmachungen nach dem Kriege wiederaufleben und, wenn das der Fall ist, ebenso befriedigend wie bisher sich werden handhaben lassen, ist zum mindesten sehr fraglich. Es muß damit gerechnet werden, daß es nicht wieder gelingt, den Wettbewerb so wirksam, wie vor dem Kriege, zu zügeln. Von allgemeinerer Geltung und größerer Bedeutung ist der zweite Grund, der in politischen Strömungen Belgiens wurzelt. Leopold II. hatte sich gewissermaßen das ehrgeizige Ziel gesteckt, seinem Lande das wiederzugewinnen, was es durch die Lostrennung von Holland verloren hatte. Er wollte ihm wieder zu Kolonien, einem Handel und einer Seeschiffahrt verhelfen. Darum stellte er sich fast überall, wo ein Gegensatz zwischen der den Kinderschuhen längst entwachsenen Industrie und dem schwächlichen Handel sich ergab, auf die Seite des Handels. Das hat die Durchfuhrpolitik gesichert und Antwerpen vor Schädigungen bewahrt. Schon vor dem Kriege begannen protektionistische Strömungen nicht nur in der Landwirtschaft, sondern auch in der Industrie die alten Traditionen der Politik Leopolds II. zurückzudrängen. Nach dem Kriege wird, wenn nicht zielbewußt in die Entwicklung eingegriffen wird, ein neuer Geist zur Herrschaft gelangen, wird auch im einseitigen Industriestaat Belgien die Industrie sich den wirtschaftspolitischen Einfluß, der ihr anderswo regelmäßig dem Handel gegenüber zugefallen ist, zu sichern wissen, wird die wirtschaftliche Feindschaft, die schon

lange in der belgischen Industrie lebt, mit der politischen Feindschaft, welche die belgische Regierung beherrschen wird, einen für die deutsche Industrie und den deutschen Handel gefahrvollen Bund eingehen. Dem vorzubeugen, ist die wichtige und schwierige Aufgabe.

Was die Eisenbahn anlangt, so läßt sich diese Aufgabe nicht mit Hilfe bloßer Aufsichtsrechte befriedigend lösen. Der Eisenbahnbetrieb ist so kompliziert und bietet infolgedessen so viele Schädigungsmöglichkeiten, daß ein Außenseiter ihm gegenüber hilflos bleibt. Nur bei unmittelbarer Beteiligung an der Verwaltung läßt die zweckentsprechende Erfüllung auferlegter Verpflichtungen sich erreichen. Der große Unterschied im tatsächlichen Zustand der preußischen und belgischen Eisenbahnen wird leider eine Beteiligung in der weitgehenden Form einer Eisenbahngemeinschaft, wie sie zwischen den preußischen und hessischen Eisenbahnen besteht, unmöglich machen. Doch läßt sich eine Verwaltungs- und Betriebsgemeinschaft denken, welche mit den nötigen Sicherungen die großen Vorteile der Vereinheitlichung verbindet und doch finanzielle Benachteiligungen vermeidet. Im Frieden würde eine solche Verständigung natürlich nicht zu erreichen sein; als Frucht des Krieges scheint sie mir nicht undenkbar. Die Ausgestaltung im einzelnen kann nur durch die Eisenbahnbehörde vorgenommen werden. Eine solche Regelung, welche die Gemeinschaft im Betriebe herstellt und in den Finanzen meidet, verdient vom administrativen wie finanziellen Standpunkt aus den Vorzug vor dem viel erörterten Vorschlag, die belgischen Staatsbahnen, gewissermaßen als einen naturalen Teil der Kriegsentschädigung, sich abtreten zu lassen. Natürlich können diese abgetretenen Eisenbahnen nicht vom Deutschen Reich auf fremdem Boden als Reichseisenbahnen betrieben werden und noch weniger von einem deutschen Bundesstaat, was nicht näher ausgeführt zu werden braucht. Sie in Anlage und Betrieb einer Gesellschaft zu überlassen, wäre entweder nur Schein, der an der Sache in Wirklichkeit nichts ändert, oder mit der Gefahr unvermeidlich verbunden, belgischem Einfluß immer einseitiger zu verfallen. Ernstlich wäre nur der Zwischenweg in Betracht zu ziehen, nach dem Vorbild der holländischen Staatseisenbahnbetriebsgesellschaft, die Bahnanlagen im Eigentum des Deutschen Reiches zu behalten und sie an eine Betriebsgesellschaft zu verpachten. Aber auch das hat gewichtige Bedenken. Abgesehen davon, daß die Erneuerung des Pachtvertrages, die schon in Holland nie leicht gewesen ist,

für das Deutsche Reich im fremden Lande mit vielen Unannehmlichkeiten und Schwierigkeiten dauernd verbunden sein würde, müßte auch das finanzielle Ergebnis eines solchen Pachtsystems dem holländischen sich ähnlich gestalten. Da der Staat in Holland die Kosten für Vergrößerungen und Erneuerungen als Verpächter zu tragen hat und andererseits einem dauernden starken Druck auf das Pachtgeld sich ausgesetzt sieht, so ergibt sich für ihn ein jährlicher Verlust, den der 1908 eingesetzte Untersuchungsausschuß für das Jahr 1909 auf rund 7½ Millionen Gulden berechnet hat. Ist auch die Lage des belgischen Eisenbahnwesens nicht so ungünstig wie die des holländischen, so erfordert doch der Krieg seit Beginn der deutschen Besetzung so große neue Kapitalaufwendungen, daß es, selbst wenn nur sie in Rechnung gestellt werden, fraglich erscheinen kann, ob ein nennenswerter Gewinn zu erzielen und demnach ein nennenswertes Pachtgeld zu erlangen sein wird. Da außerdem der belgische Staat — vielleicht aus der Not eine Tugend machend — seit 1834 am Kostendeckungsprinzip festgehalten hat, wird im belgischen Volk jedes Abweichen von diesem Grundsatz als finanzielle Ausbeutung angesehen und dauernd empfunden werden. Der finanzielle Wert der belgischen Eisenbahnen ist demnach für Deutschland nicht groß. Ihre oft empfohlene Übernahme ist nichts anderes als die Übernahme einer aus unabänderlichen Konstruktionsgründen dauernd ohne Gewinn arbeitenden Fabrik, nur daß die Fabrik abgerissen und versilbert werden kann, die belgischen Staatsbahnen aber ausschließlich als Erwerbsmittel eine finanzielle Bedeutung für Deutschland haben. Die Übernahme würde deshalb als Kriegsentschädigung gelten, ohne es tatsächlich zu sein. Wir haben aber allen Anlaß, auf die zu erlangende Kriegsentschädigung nur das uns anrechnen zu lassen, was auch wirklich als Stärkung unserer wirtschaftlichen und finanziellen Kraft sich darstellt.

5.

Was Antwerpen selbst anlangt, so handelt es sich einerseits um die Benutzung seiner Schiffahrts- und Handelsanlagen und andererseits um ihre Verbesserung.

Die Benutzung darf weder verhindert noch verteuert werden. Bereits bisher haben die deutschen Schiffahrtsgesellschaften sich die nötigen Liegeplätze dadurch gesichert, daß sie bestimmte Quai-

strecken an der Schelde und in den Hafenbecken pachteten. Diese Pachtverträge müssen daraufhin durchgesehen werden, wieweit sie zur Sicherung der großen deutschen Interessen ausgestaltet werden können; ihre Verlängerung für eine größere Frist oder die Sicherstellung ihrer Erneuerung dürfte im allgemeinen genügen.

Was sodann die Benutzung der Fahrwässer und Häfen und ihrer Anlagen angeht, so würde die allgemein in Handelsverträgen sich vorfindende Bestimmung, daß Ausländer bei ihr nirgends schlechter behandelt werden dürfen als Inländer, ausreichen. Es ließe sich durch sie bei den vorliegenden einfachen Verhältnissen volle Gleichstellung bei der Entrichtung der Quaiabgaben und der Erhebung von Gebühren für die Benutzung von Kränen und Umschlagseinrichtungen, sowie der städtischen Lagerhäuser erreichen.

Nur auf die Arbeit der Hafenkorporationen oder „Natien", sowie der Stauer und Schauerleute läßt sich diese Regelung nicht ausdehnen. Demgegenüber ist aber zu bedenken, daß die Hafenarbeiter überall und ganz besonders in diesem internationalsten aller Welthäfen mehr oder weniger international gesinnt sind. Wenn sie gute Beschäftigung haben und nicht besonders gereizt werden, wird gerade bei ihnen der frühere Zustand bald sich wieder herstellen, zumal da es stets möglich bleibt, wie es bisher bereits vereinzelt geschehen ist, sich von den bestehenden Organisationen frei zu machen, indem man insbesondere „eine eigene Natie" sich bildet.

Was sodann die Verbesserung der Schiffahrt und Hafenanlagen betrifft, so haben Belgien und Antwerpen selbst an ihr das stärkste Interesse. Belgiens große Ausfuhrindustrie, die darauf angewiesen ist, den Weltmarkt möglichst billig zu erreichen, muß dauernd das Streben bezeugen, den einzigen großen Hafen des Landes in seiner Leistungsfähigkeit zu erhalten und noch zu heben; und da diese Ausfuhrindustrie vor allem in den wallonischen Landesteilen zu Hause ist, verliert hier auch der schwere Gegensatz zwischen Wallonen und Flamen seine Bedeutung. Für Deutsche, Flamen und Wallonen ist es gleich wichtig, die Widerstände zu überwinden, welche nötigen Verbesserungen sich hier entgegensetzen. Diese Gemeinsamkeit der Interessen erstreckt sich auf alle Anlagen, welche der großen Seeschiffahrt dienen; sie bezieht sich insbesondere auf die Verbindung Antwerpens mit dem Meer und dem Rhein, auf den Ausbau der Hafenanlagen und auf ihre Versorgung mit Lagerhäusern und ihre sonstige Ausstattung.

Deutschland wird bestrebt sein müssen, die Entwicklung möglichst zu fördern. Dabei handelt es sich um technische, finanzielle und rein administrative Fragen. Es ist für Antwerpen erstens von größter Bedeutung, daß ihm bei der Ausgestaltung seines Fahrwassers und Hafens der beste und erfahrenste technische Rat zur Verfügung steht. Es ist deshalb zu erwägen, ob Deutschland sich nicht bei der Ernennung eines Antwerpener Hafendirektors für eine bestimmte Zeit nach dem Friedensschluß ein Bestätigungs- oder Ablehnungsrecht, und für den bei der Kleinheit des belgischen Staates nicht ausgeschlossenen Fall, daß ein brauchbarer Belgier für diesen Posten sich nicht findet, das Recht der Besetzung mit einem Deutschen in irgendwelcher Form vorbehalten soll. Die Zeit der militärischen Besetzung ist möglichst zur wirksamen Einrichtung von Verbesserungen schon auszunutzen.

Zweitens wäre es möglich, daß es an den Mitteln fehlte. Dann müßte Deutschland vor anderen Staaten das Recht haben, finanziell auszuhelfen. An die Aufnahme einer Anleihe ließen sich Bedingungen über ihre Verwendung knüpfen. Endlich sind die hemmenden örtlichen Reibungen möglichst zu mindern durch die Organisation eines umfassenden Zweckverbandes, wie sie von dem Vorsitzenden der Antwerpener Handelskammer Corty 1913 in Vorschlag gebracht worden war und von der deutschen Verwaltung mit der Begründung der „Commission intercommunale" bereits angebahnt ist. Dadurch kann dem gesunden belgischen Antwerpen-Interesse freie Bahn für seine Betätigung geschaffen werden; wird das erreicht, dann dürfte auch das deutsche Antwerpen-Interesse genügend gewahrt sein.

Die Übertragung der ganzen Hafenverwaltung auf die Deutschen durch Errichtung einer Hafenbetriebsgesellschaft, in der die deutschen Stimmen entscheiden, dürfte mehr Nachteile als Vorteile mit sich bringen. Denn sie würde von den Flamen, deren Streben nach lokaler Autonomie in den „Natien" einen höchstkennzeichnenden Ausdruck gefunden hat, als drückende Fremdherrschaft empfunden werden. Während sonst auf der Grundlage der internationalen Stimmung, die in diesem bedeutendsten Anlaufhafen Europas immer wieder notwendig sich entwickelt, sich bald ein Zusammenleben, in dem wirtschaftliche Gesichtspunkte bestimmend sind, von neuem herausbilden würde, würde eine solche von außen aufgezwungene lokale Organisation gerade in diesem Stamm, von dem mit Recht immer wieder ausgeführt worden ist, daß ihm an

lokaler Autonomie mehr liegt als an staatlicher Souveränität, als ein schwerer Druck empfunden werden. Sie würde bei der geringen politischen Bildung der Flamen immer wieder dazu benutzt werden, den durch den Krieg geweckten Gegensatz zu den Deutschen lebendig zu erhalten, während er ohne einen solchen jedem sichtbaren dauernden Anlaß bald seine Schärfe aller Wahrscheinlichkeit nach verlieren würde. Gerade zu passivem Widerstand ist der schwerfällige und dickköpfige Flame besonders geeignet. Er würde den Deutschen innerhalb einer von ihnen beherrschten Hafengesellschaft das Leben schwer erträglich machen, und dort, wo ihr Herrschbereich aufhört, Schwierigkeiten ganz anders häufen, als wie sonst vorkämen. Eine solche Organisation, die auf dem fremden Kulturboden Afrikas und Asiens ihre Berechtigung hat oder gehabt hat, würde auf flandrischem Boden keine Vorteile mit sich bringen, die nicht leicht anders zu erlangen wären, dagegen mit dem angedeuteten schweren Nachteil behaftet sein. Sie würde als beleidigender Fremdkörper empfunden werden und die Lösung der flämischen Frage erschweren. Das Antwerpen-Problem kann nur als ein Teil des Flamen-Problems und damit des belgischen Problems aufgefaßt werden. Werden diese zweckmäßig gelöst, verliert auch jenes seine Schwierigkeiten.

6.

Ähnliches gilt auch von der Neuregelung der Zollverhältnisse. Über sie kann ein Urteil nur gewinnen, wer ihre bisherige Gestaltung genau kennt.

Bisher zeigten die zollpolitischen Verhältnisse Belgiens eine ausgesprochene Eigenart. Belgien war nämlich das einzige Land, das industriellen Freihandel mit agrarischem Schutzzoll verband. Die belgische Zollpolitik auf industriellem Gebiet wuchs hervor aus zwei Momenten, von denen schon im anderen Zusammenhang die Rede gewesen ist. Das ist erstens die Beschränktheit des inneren Marktes. Sie zieht den belgischen Schutzzollbestrebungen enge Grenzen, seitdem die Zeit des gewerblichen Kleinbetriebes vorüber ist. Es ist ja nutzlos, den inneren Markt zu sichern, wenn er nicht ausreicht für Unternehmungen von wettbewerbsfähiger Größe. Wie so die Möglichkeit eines wirksamen Schutzzolls in Belgien oft nicht gegeben ist, so fehlt es vielfach auch am Bedürfnis. Denn das aus der Beschränktheit des inneren Marktes

erwachsene Überwiegen der Ausfuhr hat zur Folge, daß eine Politik der Ausfuhrförderung wichtiger erscheint, als eine Politik der Einfuhrhemmung, auf welche das moderne Zollwesen im wesentlichen beschränkt ist. Diese beiden Gründe verbieten dem heutigen Belgien eine umfassende industrielle Schutzzollpolitik, wie sie großen Staaten möglich ist, in denen auch bei hochentwickelter Ausfuhr der aufnahmefähige Inlandsmarkt ein Übergewicht behält. Wie Holland und Dänemark, die beide im wesentlichen einen agrarischen Charakter tragen, am Freihandel festhalten, so mußte auch das gewerbfleißige Belgien ihm auf dem Gebiete der Industrie in der Hauptsache treu bleiben, so daß es auf dem hochschutzzöllnerischen europäischen Festland gleichsam die Stellung eines Freihafens oder „Entrepôt" einnahm. Das würde auch nach dem Kriege, wenn Belgien als einheitlicher Staat mit selbständiger Zollpolitik wieder hergestellt würde, nicht viel anders werden. Vielleicht würden die emsig genährten Schutzzollbestrebungen etwas stärker sich durchsetzen, aber im großen ganzen würde das kleine Exportindustrieland Belgien mit seiner vielfach zu bloßer Veredelung herabgedrückten Industrie den Freihafencharakter sich auch in Zukunft bewahren.

Seit 1887 verband sich mit dem industriellen Freihandel, wie gesagt, ein gewisser agrarischer Schutzzoll. Denn in der Landwirtschaft unterscheidet sich Belgien von Holland und Dänemark. In landwirtschaftlichen Erzeugnissen — von kleinen Spezialitäten abgesehen — ist es nicht, wie diese, ein Ausfuhrland, sondern ein Einfuhrland. Bei ihnen steht der innere Markt voran und können daher auch die Mittel der Handelspolitik, die zu seinem Schutz bestimmt sind, Anwendung finden. Freilich macht das überwiegende Interesse der Industrie auch hier sich geltend. Um die niedrigen Löhne der Industrie nicht zu steigern, hat man die auch in Belgien voranstehende Bodenkultur, den Brotgetreidebau, nicht mit Zöllen belastet. Da Roggen und Weizen in den flämischen Provinzen doppelt soviel des landwirtschaftlich benutzten Bodens, wie in dem wallonischen in Anspruch nehmen — nach der Erhebung von 1895 31,8 % — und dem Bodenertrag nach in beiden Gebieten wahrscheinlich einen noch größeren Unterschied aufweisen, so läuft der Mangel eines Brotgetreidezolles auf eine Schädigung der flandrischen Landwirtschaft zugunsten der wallonischen Industrie hinaus, während umgekehrt am Hafer, für den ein Zoll eingeführt worden ist, die wallonischen Provinzen doppelt so stark wie die

flämischen — nach der Erhebung von 1895 mit 18,1 % gegen 9,1 % — Anteil haben.

Belgien hat seinen agrarischen Schutz insofern dem sonst üblichen Industriesystem nachgebildet, als es die pflanzlichen Erzeugnisse, gewissermaßen als Halbprodukte, regelmäßig zollfrei läßt, dagegen die tierischen Fertigerzeugnisse, in welche jene verwandelt werden, vor überlegenem Wettbewerb beschützt. 1887 führte es Viehzölle, 1895 außerdem einen Butter- und Margarinezoll, zugunsten der landwirtschaftliche Erzeugnisse verbrauchenden Industrie einen Mehl- und Malzzoll und allerdings auch den soeben genannten Haferzoll ein.

Dieses agrarische Schutzsystem hatte zur Folge, daß der Getreidebau, da er in seinen wichtigsten Zweigen dem internationalen Preisdruck schutzlos ausgeliefert wurde, von 32 % der Anbaufläche in 1880 auf 25,7 % in 1910 herabgegangen ist, dagegen die der Viehzucht gewidmeten Flächen sich in derselben Zeit von 20 % auf 26 % gehoben haben. Es hat damit zugleich den großen Einfuhrbedarf Belgiens an Lebensmitteln auf Brotgetreide, und zwar vorzugsweise auf Weizen konzentriert, so daß die Einfuhr an Brotgetreide die eigene Erzeugung um etwa das vierfache überstieg, um rund 10 % größer wurde als die deutsche, und damit Antwerpen zum bedeutendsten Weizenhandelsplatz des europäischen Festlandes machte. Es ist aber auch nicht unbeteiligt daran, daß der belgische Arbeiter im durchschnittlichen Fleischverbrauch auf einer sehr tiefen Stufe, weit hinter dem deutschen Arbeiter, steht, und ist neben dem Übermaß an kleinen und kleinsten Wirtschaften und dem vorherrschenden Pachtsystem Schuld daran, daß die belgische Landwirtschaft in weiten Gebieten bei hohen Roherträgen so geringe Reinerträge abwirft, daß insbesondere in Flandern noch heute ein Elend vielfach sich vorfindet, wie man es in Deutschland vergeblich sucht. Wie auf industriellem, so treffen auch auf landwirtschaftlichem Gebiet die Schattenseiten des Zollsystems weit mehr die Flamen als die Wallonen. In der belgischen Zollpolitik kommt, wie nicht anders zu erwarten ist, die bisherige Vorherrschaft der wallonischen Minderheit zu deutlichem Ausdruck.

Wenn Belgien in der früheren Art wieder hergestellt wird, ergeben sich zollpolitisch zwei Möglichkeiten: Belgien kann wie bisher eine selbständige Zollpolitik befolgen oder es kann, wie in der großen Politik, auch hier seine Selbständigkeit aufgeben und dem einen oder anderen seiner Nachbarn sich anschließen. Im

ersten Falle wird das Ergebnis, wie schon angedeutet wurde, nicht viel anders sein als bisher. Es darf sogar erwartet werden, daß eine Verschärfung der Romanisierungspolitik der Wallonen im Laufe der Zeit auch die Zollpolitik noch mehr zum Nachteil der Flamen ausgestalten wird.

Wahrscheinlicher als die unbefriedigende Selbständigkeit eines kleinen Staates ist der zollpolitische Anschluß Belgiens an einen seiner drei Nachbarn. Schon im Frieden treten in kleinen Staaten mit unzureichendem inneren Markt Zollbundbestrebungen an die Stelle, welche Zollschutzbestrebungen in großen Staaten mit einem aufnahmefähigen Markt einnehmen. Der Krieg wird beides verstärken und eröffnet zugleich Möglichkeiten der Verwirklichung, die bisher fehlten.

Allerdings hat die Verbindung Belgiens mit seinem im Krieg neutral gebliebenen Nachbarn bessere Aussichten nicht gewonnen. Den vor zehn Jahren viel erörterten Plan eines belgisch-holländischen Zollbündnisses stellen sich nach wie vor unüberwindliche Hemmnisse entgegen. Der holländische Freihandel, der noch weiter geht als der belgische, bietet überhaupt keine rechte Grundlage für ein Zollbündnis. Wenn aber das Agrarhandelsland Holland, wozu heute noch keine Aussicht vorhanden ist, zum industriellen Schutzzoll übergehen wollte, dann würde es eine enge Verbindung mit einem so stark auf die Ausfuhr angewiesenen vielseitigen Industriestaat, wie Belgien, am wenigsten mit seinen Plänen vereinbar finden. Gerade gegen den Wettbewerb seines westlichen Nachbarn würde es dann sich zu schützen suchen. So vermag Holland Belgien nicht die Möglichkeit zu verschaffen, auf weiterem Markt eine Schutzzollpolitik aufzubauen.

Nicht geringer als in der Industrie sind die Gegensätze in der Landwirtschaft. Belgien als Einfuhrland für landwirtschaftliche Erzeugnisse und Holland als agrarisches Ausfuhrland haben auch hier sich widersprechende Interessen; sind doch die agrarischen Zölle Belgiens in erster Linie gegenüber dem überlegenen Wettbewerb seiner Viehzucht und landwirtschaftlichen Industrie eingeführt worden. Wie Holland keine Aussicht hat, solche agrarischen Zölle zu übernehmen, so würde Belgien mit seiner Preisgabe sich schaden. Beide Länder sind in Landwirtschaft und Industrie zu verschieden, um sich zollpolitisch die Hände reichen zu können. Wie das im ganzen und großen gilt, so auch im einzelnen und kleinen. Das kann und braucht hier aber nicht mehr ausgeführt werden.

Aussichtsreicher als ein zollpolitischer Anschluß an das neutrale Holland erscheint heute ein solcher an das verbündete Frankreich. Auch dieser Plan ist schon im Frieden viel erörtert worden und unverkennbar stützt er sich auf starke wirtschaftliche Kräfte. Belgien und Frankreich stehen nicht im Gegensatz, sondern im Verhältnis der Ergänzung zueinander. Frankreich könnte, trotz einzelner Beeinträchtigungen, den wirtschaftlichen Machtzuwachs durch die belgische Industrie und den belgischen Handel gut gebrauchen und Belgien fände in dem französischen Markt das, was es sucht: die Möglichkeit, sich einen großen Absatz mit Hilfe einer indstruiellen Schutzzollpolitik, wie sie Frankreich bereits besitzt, zu sichern. Auch in der Landwirtschaft ist eine Gemeinsamkeit der Interessen vorhanden. Allerdings bieten die französischen Getreidezölle Schwierigkeiten, aber die Vorteile eines solchen Bundes für Belgien sind so groß, daß der Nachteil einer Verteuerung des Brotes vielleicht sogar hingenommen werden könnte, wenn Frankreich sich nicht, wie wahrscheinlich ist, zu Ermäßigungen bereit zeigen sollte. Da im Anschluß an die Romanisierungspolitik im Innern, auch die auswärtige Politik Belgiens, wie wir heute wissen, in dieselbe Richtung eingelenkt ist, so wäre im Frieden ein belgisch-französisches Zollbündnis vielleicht bereits zustande gekommen, wenn wirtschaftliche und politische Gründe allein maßgebend gewesen wären. Das verhinderte jedoch die belgische Neutralitätsbestimmung. Ein Zollbündnis mit einem der benachbarten Großstaaten war nach allgemeiner Auffassung mit ihr nicht verträglich und das hat stark dazu beigetragen, daß in weiteren Kreisen die Ansicht sich verbreitete, daß die belgische Neutralität „une diminution de la souveraineté, imposée dans l'intérêt de l'Europe" bedeute und daß ihre Motive keineswegs „d'ordre national et sentimental, mais d'ordre international et pratique" seien. Schon wegen dieser Erkenntnis kann man annehmen, daß der Krieg das bisherige rechtliche Hemmnis beseitigen wird. Außerdem bereiten unsere Feinde bekanntlich mit großem Eifer einen Wirtschaftskrieg als Fortsetzung des heutigen Krieges vor; sie planen vor allem einen Zollbund mit Vorzugszöllen untereinander und hohem Zollabschluß nach außen. In diese umfassenden Bestrebungen fügt sich der alte Plan eines belgisch-französischen Zollbündnisses vortrefflich ein. Belgien wird sich daher, wenn ihm das zollpolitische Bestimmungsrecht voll eingeräumt wird, wahrscheinlich nach dieser französischen Richtung hin entwickeln. Das würde aber keineswegs

dem deutschen Interesse entsprechen. Der deutschfeindliche Geist, der die Handhabung der französischen Zolltarife in der letzten Zeit vor dem Kriege in immer unerfreulicherer Weise beherrschte, würde zu unserem empfindlichen Schaden auch auf das belgische Zollwesen übertragen werden und gerade ein belgisch-französischer Zollverein würde sich nach dem alten deutschen Vorbild wahrscheinlich als Vorstufe einer noch engeren Verbindung beider Staaten erweisen, also Belgien dauernd mit unseren Feinden verknüpfen.

Daß wir eine solche Entwicklung verhindern müssen, ist selbstverständlich. Das ist nur möglich durch die Festlegung der belgischen Zollpolitik für lange Dauer. Eine solche Festlegung ist am leichtesten erreichbar, wenn wir in die Bahnen einlenken, die man sonst zu unserem Nachteil auf belgischer Seite einschlagen würde; dauerhaft ist aber eine zollpolitische Abmachung, die über die einfache Aufstellung eines Grundsatzes, wie der kurze Artikel 11 des deutsch-französischen Friedensvertrages von 1871, hinausgeht, nur dann, wenn sie mit den Hauptinteressen beider Beteiligten im Einklang steht. Solche Übereinstimmung ist aber bei einem deutsch-belgischen Zollbündnis nicht von vornherein gegeben, aber wohl zu erreichen.

Schon in anderem Zusammenhang ist darauf hingewiesen worden, daß die Hauptwirkung eines Zollbündnisses für Belgien in der Erweiterung seines inneren Marktes liegt und auch die Bedeutung einer solchen ist bereits angedeutet worden. Sie besteht in der Beseitigung starker Hemmnisse, welche auf der Entwicklung der belgischen Industrie bisher lasten. Die bisherige Beschränktheit des inneren Marktes hat der belgischen Industrie einerseits in hohem Maße etwas Unfertiges und Willkürliches verliehen und andererseits mitgewirkt, sie in der Mechanisierung ihres Betriebes zurückzuhalten. Sie lenkt nämlich die Erzeugung für den eigenen Bedarf in besonderem Maße auf grobe und billige Erzeugnisse, welche von den breiten Schichten der unbemittelten Bevölkerung verbraucht werden, sowie auf Halbfabrikate, die einen größeren inneren Markt haben, weil sie nicht nur einem Verwendungszweck, sondern den mannigfaltigsten dienen, und sie zwingt die Erzeugung für den Auslandsmarkt in weitgehende Abhängigkeit von fremden Zolltarifen; wo der eigene Absatz unzureichend ist, kann die Fabrikation nur so weit ausgedehnt werden, wie die Zölle in den fremden Hauptabsatzländern es gestatten. Aus beiden Gründen spielen Halbfabrikate — „objets simplement

transformés" — in der Erzeugung und Ausfuhr Belgiens eine auffällige Rolle; machen Rohstoffe und halbfertige Waren (matières brutes ou simplement préparées) 1911 in der deutschen Ausfuhr nur 25,7% aus, so in der belgischen nicht weniger als 48,6% und gleichzeitig trug nach einer Berechnung von Professor Leener die Ausfuhr an fertigen Waren (produits fabriqués) in Belgien 36,3% gegen 80% in England, 64% in Deutschland und 57% in Frankreich. Dabei kommt verschärfend hinzu, daß der Einfuhrwert der Fertigerzeugnisse auf die Tonne — im Gegensatz zu andern Industrieländern Europas — höher als ihr Ausfuhrwert ist. Die in der Handelsstatistik deutlich sich spiegelnde Unfertigkeit der belgischen Industrie, die ein Hauptgrund für ihre vielfach so mäßigen Gewinne ist, wird schwinden, wenn die Enge des inneren Marktes schwindet. Ein Zollverein mit einem großen Lande würde Belgien eine Entwicklung seiner Industrie gestatten, wie sie ihm bisher versagt geblieben ist; denn es würde an die Stelle der aufgezwungenen Willkür und Unreife eine systematische Ausgestaltung treten lassen. Dann wird die belgische Industrie nicht mehr in so ausgedehntem Maße auf der Stufe der Halbfabrikation verharren, sondern versuchen, ihr Baumwollgarn auch zu feineren Nummern zu verspinnen, ihr Streich-, Kamm- und Leinengarn selbst zu verweben, ihr Rohzink zu verarbeiten, ihre Stahlerzeugnisse zu verfeinern, ihre chemische Industrie zu veredeln usw. Mit anderen Worten: findet der deutsche Zolltarif unter gleichzeitiger Vergrößerung des inneren Marktes auf Belgien Anwendung, dann muß er dort ähnliche Wirkungen haben, wie er bei uns in Deutschland gehabt hat. Er muß die belgische Industrie umgestalten, ihr einen dauernden starken Anreiz geben, sich nach der Seite der Fertigindustrie weiter zu entwickeln; zumal in einer Zeit wirtschaftlichen Niedergangs wird der Weg zum Fertigerzeugnis zum Notausgang werden, der Rettung schaffen soll.

So sehr das alles im belgischen Interesse liegt, so wenig vorteilhaft ist es für Deutschland. Eine Zollvereinigung bedeutet natürlich, daß der belgischen Ausfuhrindustrie in Deutschland ein Vorzugsmarkt eingeräumt wird. Je schwieriger der belgische Absatz sonst sich gestalten wird, umso größer wird dieser Vorteil für Belgien und je mehr die belgische Industrie zur Fertigindustrie nach deutschem Vorbild sich entwickelt, um so empfindlicher muß der Wettbewerb auf dem deutschen Markte werden. Das kann hier nicht im einzelnen verfolgt werden, ist auch heute für die ver-

schiedenen Industriezweige kaum zuverlässig darzulegen, da der Krieg in die industriellen Verhältnisse Deutschlands wie Belgiens zu viele Fragezeichen hineinträgt. Wer aber weiß, was Belgiens Wettbewerb schon vor dem Kriege auf den verschiedensten Gebieten für Deutschland bedeutet hat, der kann an der Richtigkeit der obigen Sätze im allgemeinen kaum zweifeln. Besteht aber auch nur die Möglichkeit ihrer Richtigkeit, so ist solcher Entwicklung vorzubeugen. Es ist nicht einzusehen, warum unsere Industrie, deren Ausfuhr im bisherigen Maße aufrecht zu erhalten ein dringendes Lebensbedürfnis unseres ganzen Volkes ist, zu den vielen und großen Schwierigkeiten, denen sie bereits sonst auf dem Weltmarkt entgegengeht, noch auf belgischem Boden, wo die Regelung der Verhältnisse von unserem Willen abhängt, sich weitere Schwierigkeiten gesellen soll. Demnach ergibt sich als die erste Aufgabe: der Überschwemmung mit belgischen Waren vorzubeugen.

Die Kleinheit des belgischen Marktes übt neben dem Einfluß auf die Fabrikate auch einen solchen auf die Fabriken aus. Mit ihr hängt der Unterschied zusammen, der in der technischen Ausgestaltung der industriellen Anlagen zwischen Deutschland und Belgien im allgemein vorhanden ist. Es gibt allerdings auch in Belgien Gewerbezweige, welche voll auf der Höhe der heutigen Technik stehen. Das ist besonders dort der Fall, wo die technische Entwicklung einen gewissen Sättigungspunkt erreicht hat und hohe Gewinne eine unzweckmäßige Sparsamkeit nicht aufkommen lassen. Das gilt ganz besonders von der Textilindustrie in Gent und Verviers. Aber im allgemeinen herrscht in Belgien doch die Handarbeit, zum Teil in der billigen Form der Frauen- und Kinderarbeit, noch vor, wo in Deutschland längst die Maschine das Feld sich eroberte.

Diese Unfertigkeit in der kapitalistischen Entwicklung hängt zum Teil, wie gesagt, mit der Beschränktheit des inneren Marktes in Belgien zusammen. Was wir in Deutschland bis in die Gegenwart mit der englischen Baumwollindustrie erlebt haben, wiederholt sich hier vielfältig im kleinen. Weil uns nicht der große sichere Absatz an Baumwollstoffen zur Verfügung steht, wie er sich England in seinen Kolonien, insbesondere in Indien, bietet, haben wir nicht die technische und organisatorische Spezialisierung so durchführen können, wie es in Lancashire geschehen ist. Die Enge des Marktes ruft den belgischen Industriellen sehr viel häufiger ein Halt entgegen. Kennzeichnend ist es, daß man 1911

bei der Erwägung der Frage, ob man die neue von Owen erfundene Maschine zur Herstellung von Flaschen in Belgien einführen solle, zu dem Schlusse kam: „de tels engins ne nous semblent pratiques que pour de grands pays."

Freilich mehr noch als durch die Enge des Marktes ist die Mechanisierung der Arbeit durch die in Belgien für ungelernte und angelernte Arbeit herrschenden niedrigen Löhne gehemmt worden. Diesen Grund wird der Krieg abschwächen, wenn nicht beseitigen. Belgien geht einer allgemeinen Lohnsteigerung entgegen, bei der es nicht ausgeschlossen ist, daß sie über die auch für Deutschland zu erwartende hinausgehen wird. Steigende Löhne steigern aber die Maschinenverwendung. Es ist bekanntlich kein Zufall, daß die Vereinigten Staaten das Land sind, das zugleich die höchsten Löhne und den stärksten Grad der Mechanisierung der Arbeit aufzuweisen hat. Infolge der bisherigen Unfertigkeit seiner kapitalistischen Organisation ist es daher fraglich, ob die zu erwartende Lohnsteigerung eine dauernde Beeinträchtigung der Wettbewerbsfähigkeit Belgiens bedeuten wird, wie man so vielfach annimmt. Man darf nicht vergessen, daß gerade bei steigenden Löhnen Deutschland, wie England, seine Stellung auf dem Weltmarkt sich erobert hat. Ähnliches gilt auch von der Einführung einer höher entwickelten Sozialgesetzgebung. Sie ist keineswegs ausschließlich, wie die Unternehmer, getäuscht durch den steten kleinen Ärger des Tages, annehmen, eine Belastung der Erzeugung, sondern kann, gerade in einem Lande, in dem die Lebenshaltung und Bildung der Arbeiter heute noch so tief stehen, wie in Belgien, auch eine Steigerung der Leistungsfähigkeit der Arbeiter im Laufe der Zeit zur Folge haben.

Das ist auch beim Plane eines deutsch-belgischen Zollvereins im Auge zu behalten. Manches kann allerdings durch Zwischenzölle gemildert werden. Aber es wäre sinnlos, sie so zu entwickeln, daß sie die Wirkungen eines Zollbundes im wesentlichen wieder aufheben. Zwischenzölle sind nur ein Linderungsmittel und regelmäßig von begrenzter Dauer. Im allgemeinen wird man sagen können, daß entweder die Zwischenzölle im Laufe der Zeit verschwinden oder der Zollbund wieder aufgelöst wird. Will man daher den Zollbund, als das einzige wirksame Mittel, die belgische Zollpolitik vor einer deutschfeindlichen Entwicklung zu bewahren, so muß man ihn so organisieren, daß man ohne schweren Schaden auf Zwischenzölle verzichten kann.

Die dritte Schwierigkeit bei einem deutsch-belgischen Zollbund besteht in den deutschen Getreidezöllen. Wenn es auch für den Unternehmer möglich ist, ihre Lohn steigernde Wirkung durch technische und organisatorische Verbesserungen auszugleichen; für den Arbeiter ist ein solcher Ausgleich sehr viel zweifelhafter. Allerdings, wenn mit einer großen Erweiterung der Produktion gerechnet werden darf, kann er auch hier nicht fehlen. Aber es ist sehr fraglich, ob die überwiegend in Wallonien ansässige alte belgische Industrie auf eine starke Steigerung ihrer großen Ausfuhr wird rechnen können. Wahrscheinlich ist das aus sogleich darzulegenden Gründen nicht der Fall. Wenn sich die Produktion aber nicht ausdehnen kann, dann bleibt mit Getreidezöllen ein Nachteil für die gewerblichen Arbeiter verbunden, ob dieser nun in der Verteuerung der Lebenshaltung oder in der Minderung der Arbeitsnachfrage infolge verstärkter Maschinenverwendung den hauptsächlichsten Grund hat. Auf diese mehr instinktiv gefühlten als klar erkannten Zusammenhänge geht es zurück, daß die breiten Kreise, die in Belgien und vor allem in Wallonien mit der Industrie zusammenhängen, aufs stärkste Stellung gegen Getreidezölle genommen haben. Wenn diese nun gar durch die deutschen Eroberer Belgien aufgezwungen werden sollten, werden sie, solange sie bestehen, die deutschfeindliche Stimmung aufs stärkste schüren. Das ist die dritte Schwierigkeit und infolgedessen dritte Aufgabe bei der Ausgestaltung eines Zollbundes mit Belgien.

Den dargelegten drei Schwierigkeiten zu begegnen und die aus ihnen erwachsenen Aufgaben zu lösen, gibt es ein einfaches Mittel, von dessen Anwendbarkeit und allgemeiner politischer Bedeutung sogleich noch in weiterem Zusammenhang zu sprechen ist. Man muß nämlich die beiden grundverschiedenen Bestandteile Belgiens, welche Neid und Besorgnis der Nachbarn, unter kluger Benutzung geschichtlicher Zufälle, einst künstlich zusammengefügt hat, wieder zu selbständigem Sonderleben scheiden und nicht ganz Belgien, sondern nur die stammverwandten flämischen Gebietsteile in den deutschen Zollverein einbeziehen. So unerfreulich eine deutsch-belgische Zollvereinigung für beide Teilnehmer sich erweisen muß, so gilt das Umgekehrte von einer deutsch-flandrischen. Ist die Trennung der beiden Bestandteile Belgiens an sich durchführbar, so ist dieser bescheidenere Plan ebenso einfach, wie jener umfassendere schwierig.

Zunächst ist natürlich eine bedenkliche Überschwemmung des deutschen Marktes mit belgischen Industrieerzeugnissen nicht zu

erwarten, wenn das ausfuhrbedürftige, industriereiche Wallonien außerhalb der Zollvereinigung verbleibt. Diesem Teile Belgiens gegenüber ist dann in derselben Weise wie dem übrigen Ausland gegenüber Stellung zu nehmen bei der Aufstellung des deutschen autonomen Zolltarifs und seinen Abänderungen durch Handelsverträge. Flandern allein aber bedeutet heute nur in unwichtigen Einzelheiten einen unbequemen Wettbewerb für Deutschland. Soweit er überhaupt beachtenswert ist, kann er durch wenige Zwischenzölle von kurzer Dauer leicht überwunden werden. Freilich wird die Zukunft manches ändern. Denn Flandern ist weit überwiegend noch industrielles Neuland. Es steht erst an der Schwelle einer großen Entwicklung. Aber wenn sie sich innerhalb des gemeinsamen Zolltarifs unter Mitwirkung deutschen Kapitals und deutscher Kräfte schrittweise vollzieht, dann wird sie zwar auch einigen einzelnen Unternehmungen daheim nicht gerade willkommen sein, aber niemals als ein allgemeiner Druck empfunden werden können. Eine flandrische Küsteninindustrie wird für den Weltmarkt geschaffen werden. Sie wird daher nicht in Deutschland in erster Linie Absatz suchen, sondern die Weltmarktstellung unseren schlimmsten Wettbewerbern gegenüber vorteilhaft stärken können. Auch im Angesicht dieser Zukunftsentwicklung können die Zwischenzölle sich nicht so entwickeln, daß sie den Grundgedanken der Zollvereinigung nachträglich gewissermaßen wieder aufheben. Sie werden auch dann Ausnahmen von kurzer Dauer bleiben. Der Streit um die Zwischenzölle kann nicht, wie es bei einem Zollbund mit ganz Belgien der Fall sein würde, zu einer steten höchst unerfreulichen Bereicherung unserer handelspolitischen Kämpfe werden.

Freilich ergeben sich auch unverkennbare Schwierigkeiten. Sie betreffen weniger den Ausfuhrhandel Walloniens, als seinen bisherigen Absatz in Flandern. Denn der Durchfuhrhandel wird normalerweise durch politische Grenzen nicht gehemmt. Er wird durch rein wirtschaftliche Erwägungen bestimmt. Der Weg nach Antwerpen wird der wallonischen Industrie, die auf ihn so sehr angewiesen ist, auch hinfort offen bleiben. Zölle versperren ihn nicht. Nur wenn es gelingt, anderswo ebenso billige Wege zum Weltmarkt zu erschließen, würde Antwerpen sich meiden lassen; daß das in größerem Umfange wenig wahrscheinlich ist, ist bereits dargelegt worden.

Größere Schwierigkeiten bereitet der bisher unter Vorzugsbedingungen versorgte flandrische Markt. Die wallonische Industrie

kann ihn nicht entbehren, wenn ihr nicht Ersatz für ihn geschaffen wird. Solange ein solcher fehlt, ist eine Rücksichtnahme auf ihre Lage nötig. Das kann nur in der Weise geschehen, wie es bei der politischen Abtretung industrieller Gebiete geboten erscheint. Man sucht die Änderung der wirtschaftlichen Verhältnisse durch Übergangsmaßnahmen so zu beeinflussen, daß sie nicht in jähem Ruck, sondern allmählich in längerer Frist sich vollzieht. Das heißt in diesem Falle, daß man die alten Vorzugsbedingungen des Absatzes in Flandern schrittweise für die wallonische Industrie beseitigt, ihren Erzeugnissen auf Grund von Ursprungszeugnissen oder sonstwie noch eine Sonderstellung gewährt, die erst langsam abgebaut wird. Solange eine solche Sonderstellung vorhanden ist, müssen entsprechende Zwischenzölle an der deutsch-flandrischen Grenze aufrecht erhalten werden. Das genau absehbare, langsame Schwinden dieser Sonderstellung muß die wallonische Industrie veranlassen, mit allen Kräften für rechtzeitigen Ersatz zu sorgen. Er wird vielleicht in der Weise sich gewinnen lassen, daß der wallonische Teil Belgiens ebenso an den romanischen Westen, wie der flämische Teil an den germanischen Osten zollpolitisch sich anlehnt. In territorialer Beschränkung würde damit doch der alte Plan eines Zollbundes mit Frankreich zum Leben erstehen. Aber jetzt würde er für uns ohne Bedenken sein; denn für das, was uns vielleicht verloren geht, gewinnen wir sicheren und reichen Ersatz in Flandern. Ein französisch-wallonischer Zollbund wäre auch als Ausgleich für einen deutsch-flandrischen nicht ohne politische Bedeutung.

Wie die Beschränkung einer Zollvereinigung auf Flandern die industriellen Schwierigkeiten so gut wie beseitigt, so erleichtert sie auch eine Lösung der Getreidezollfrage. Das in gewerblicher Entwicklung weit hinter Wallonien zurückstehende Flandern hat keinen Anlaß, der Einführung der deutschen Getreidezölle einen starken Widerstand entgegenzusetzen. Getreidezölle können im Gegenteil für die Flamen vorteilhaft sich erweisen. Dabei ist nicht allein an die Wirtschaft zu denken. Freilich hat der Getreidebau, wie schon dargelegt wurde, in den flandrischen Provinzen eine weit größere Rolle gespielt, als in den wallonischen; aber die Lage hat sich im Laufe der Zeit insofern etwas verschoben, als unter dem Einfluß der geschilderten belgischen Agrarzollgesetzgebung, sowie der starken Zunahme der flämischen Bevölkerung eine immer weitere Verkleinerung der landwirtschaftlichen Betriebe stattgefunden hat,

so daß die Wirtschaften von einer für den Getreidebau ausreichenden Größe immer mehr verschwunden sind. Diese Entwicklung zunehmender Parzellierung, die mit intensivster Landwirtschaft so oft persönliches Elend verbindet, kann nur dadurch zum Stillstand gebracht werden, daß neue Arbeits- und Verdienstgelegenheiten auf flandrischem Boden geschaffen werden. Geschieht das, dann können Getreidezölle auch hier, ähnlich wie es in Deutschland geschehen ist, den Wohlstand der landwirtschaftlichen Bevölkerung heben, was zugleich auch der Industrie als Steigerung der Kaufkraft zugute kommen wird. Die Getreidezölle müssen dann, indem sie Getreideanbau und Getreideverkauf wieder gewinnbringend gestalten, dem Verschwinden landwirtschaftlicher Großbetriebe entgegenwirken und damit langsam die Möglichkeit schaffen, daß aus der flandrischen Landwirtschaft Führer des Flamentums hervorgehen. Bei dem bisherigen einseitigen Vorwiegen der kleinbäuerlichen Betriebe ist das nicht oder doch nur höchst ungenügend möglich und keine andere Frage ist für die Flamen so wichtig, wie die Führerfrage.

So kann man sagen, daß auf keiner Seite einem deutsch-flandrischen Zollverband ernste wirtschaftliche Bedenken entgegenstehen. Ob ein solcher territorial beschränkter Plan durchführbar ist, kann nur von dem weiteren Gesichtspunkt der gesamten belgischen Frage aus beurteilt werden.

7.

In der belgischen Frage ist man sich heute in immer breiteren Kreisen darüber einig, daß ebensowenig die Wiederherstellung des früheren Zustandes wie eine volle Einverleibung in das Deutsche Reich im deutschen Interesse liegt und daher durchführbar ist. Weitgehende Übereinstimmung besteht darin, daß die Lösung auf dem Wege der „realen Garantien" gesucht werden muß. Einig ist man sich aber nicht, was darunter zu verstehen ist. Die im einzelnen aufs mannigfaltigste voneinander abweichenden Ansichten lassen sich in zwei große Gruppen zusammenfassen, je nachdem sie eine staatsrechtliche Verbindung zwischen Flandern und Wallonien bestehen lassen oder nicht. Worin diese Verbindung beruht, ist dabei nebensächlich. Sie ist in ihrer politischen Wirkung gleich, auch wenn sie auf das rechtliche Mindestmaß einer Personalunion beschränkt wird. Denn der Träger dieser Verbindung kann auf dem

Boden des bisherigen Belgien nicht eine entgegengesetzte Politik treiben, wie es nötig ist, wenn den Flamen zu ihrem Rechte verholfen werden soll. Ein Vertreter einer energischen Flamenpolitik ist an der Spitze Walloniens für absehbare Zeit unmöglich. Der Mann, in dem der künstliche belgische Staatsgedanke fortlebt, muß auch die belgische Zentralisierungspolitik fortführen, und sie kann, wie die Verhältnisse nun einmal liegen, nicht anders als wallonisch sein. Dieser wallonischen Zentralisierungspolitik läßt sich der Nährboden — wie vereinzelt auch schon im Frieden erkannt wurde — nur durch Beseitigung des belgischen Staatsgedankens, aus dem sie mit Notwendigkeit immer wieder hervorwächst, entziehen. Die für die Flamen und für uns verhängnisvolle künstliche Verklammerung der beiden verschiedenartigen Bestandteile Belgiens muß in jeder Form aufhören, wenn die bisherige Romanisierungspolitik nicht Fortsetzung finden soll. Nur durch volle Trennung kann die entgegengesetzte Entwicklung ermöglicht werden, welche die Natur den germanischen Flamen und den romanisch-keltischen Wallonen durch ihre stark ausgebildeten Stammeseigenarten vorschreibt. Nur durch volle Trennung kann auch der „kleinen Nation" der Flamen zur Selbständigkeit verholfen werden.

Erst langsam im Laufe des Krieges ist in breiteren Kreisen unseres Volkes erkannt worden, daß wir nicht nur an unserer östlichen Grenze, sondern auch an unserer westlichen ein Germanenproblem haben. Zählt jenes sogar kaum nach Hunderttausenden germanischer Stammesgenossen — in den drei Ostseeprovinzen Rußlands wohnen noch nicht 200,000 Deutsch-Balten —, so dieses nach Millionen. Dabei kann ganz abgesehen werden von den 6 Millionen Holländern. Denn sie erfreuen sich unangetasteter staatlicher Selbständigkeit und sind daher in ihrem Stammestum nicht gefährdet. Aber es war in Deutschland fast vergessen, daß hinter den Holländern ein anderer kräftiger germanischer Stamm von fünf Millionen Seelen sitzt, der fast soviel wie die Holländer für die germanische Kultur geleistet hat, aber nicht, wie sie, sein Schicksal in eigenen Händen trägt, sondern schwerster Bedrängnis seit Jahrzehnten mühsam sich erwehrt. Für die Flamen im Westen ist heute aller Wahrscheinlichkeit nach ebenso wie für die Deutsch-Balten im Osten die letzte Gelegenheit gekommen, als wertvolles Glied der großen Germanenfamilie erhalten zu werden.

Vieles ist in der heutigen Generation schon verloren. Zu lang und dick ist der französische Kulturfirnis aufgestrichen, zu sehr

Ehrgeiz und Gewinnsucht in den Dienst der Romanisierungspolitik gespannt worden. Die höheren Beamten, höheren Geistlichen und Großindustriellen sind bereits verwelscht. Aber im Bauerntum hat der alte Germanenkern in kräftigster Gesundheit sich erhalten und der gebildete Mittelstand hat zum großen Teil in oft rührender und bewundernswerter Weise an den alten Stammeshoffnungen festgehalten. Die Flamen vor weiterer Romanisierung zu bewahren und dem Germanentum zu erhalten, ist in allen Kreisen, die zu einem Urteil befähigt sind, immer mehr als ein starkes deutsches Interesse erkannt worden. Je mehr sie als Flamen sich entwickeln, umsomehr bleiben sie davor bewahrt, einem germanenfeindlichen Romanentum in Zukunft sich anzuschließen.

Es müssen also die Bande, welche das Flamentum mit dem Romanentum verknüpfen, nicht nur gelockert, sondern gelöst werden. Diese Bande sind kultureller, wirtschaftlicher und staatsrechtlicher Art.

In kultureller Hinsicht ist die Lage am klarsten und einfachsten. Es gilt einerseits, den Flamen im Rahmen ihrer Sprache und Kultur dieselben Bildungsmöglichkeiten zu schaffen, wie sie den Wallonen seit Jahrzehnten geboten werden. Eine flämische Hochschule, wie sie in Gent erstrebt wird, bildet hier den wichtigsten Ausgangspunkt. Andererseits muß der flämischen Kunst und Literatur in der Weltkultur der ihr zukommende selbständige Platz erobert und müssen die bisher nur vereinzelten Wechselbeziehungen zwischen Flamen und Holländern zu gegenseitiger Bereicherung gepflegt und ausgebaut werden. Das alles ist klar erkannt und mannigfach bereis eingeleitet worden. Darüber braucht in diesem Zusammenhang nicht weiter gehandelt zu werden.

Weniger Klarheit ist über die wirtschaftlichen Bande, welche die Flamen mit den Franzosen verknüpfen, vorhanden. Am wichtigsten unter ihnen sind die großen Wanderungen, welche alljährlich mindestens siebzigtausend Flamen als Saisonarbeiter nach dem menschenarmen Frankreich bis Paris und darüber hinaus führen. Sie haben bereits bisher die Romanisierungspolitik erleichtert und müßten, wenn sie andauern, nach dem Kriege noch in ganz anderem Maße die Flamen gefährden. Es ist aber anzunehmen, daß diese Arbeiterwanderungen, wenn nicht sogleich, doch bald wieder aufleben werden. Denn der Bedarf an Arbeitskräften ist in Frankreich noch gewaltig gestiegen und die große Fruchtbarkeit, welche die Flamen in den ländlichen Gebieten auszeichnet, wird bald wie-

der einen Überschuß an Arbeitskräften zur Verfügung stellen, zumal wenn eine erhöhte Steuerlast den Zwang, über den Ertrag des selbstbebauten Bodens hinaus sich Geld zu verdienen, steigert. Eine dauernde Abhilfe kann daher nur dadurch erreicht werden, daß neue Arbeitsmöglichkeiten auf flämischem Boden geschaffen werden. Das ist nur durch die Entwicklung einer flämischen Industrie gegenüber der wallonischen möglich. Besonders wichtig ist in dieser Hinsicht das Kohlenvorkommen in der Provinz Limburg, welche 1912 auf den Quadratkilometer nur 53 Menschen zählte gegenüber 257 im ganzen Lande. Für den Überschuß der Landbevölkerung aus Ost- und Westflandern bietet sich hier für lange Zeit reichlich Verwendung.

Wirtschaftlich sind die Flamen und Franzosen aber auch durch das Kapital verknüpft. Das gilt besonders vom neuen Limburger Kohlenbergbau. An drei der sechs großen Bergwerksgesellschaften im Kempenlande (Campine) sind Franzosen, unter ihnen auch Schneider in Creusot, stark beteiligt. In den Charbonnages de Winterslag und den Charbonnages de Beeringen herrschten sie sogar vor. Es braucht nicht weiter ausgeführt zu werden, daß diese wichtige Grundlage für eine Weiterentwicklung der flandrischen Industrie von französischem Einfluß möglichst freigehalten werden muß. Aber auch sonst darf der industrielle Neubau nicht mit französischem Kapital erfolgen. Da dieses an den in Belgien tätigen Banken bisher in den verschiedensten Formen beträchtlich beteiligt war, liegt auch hier die Gefahr vor, daß neue Bande geknüpft werden, welche die Erfüllung der flämischen Stammeshoffnungen erschweren. Dem kann nur dadurch begegnet werden, daß die nötigen Kapitalien von anderer, insbesonderer deutscher Seite zur Verfügung gestellt werden. Das deutsche und das flandrische Interesse gehen auch hier Hand in Hand.

Am wichtigsten und schwierigsten ist die staatsrechtliche Trennung. Wenn sie nicht durchgeführt wird, werden auch alle Maßnahmen auf wirtschaftlichem und kulturellem Gebiet schließlich ohne ausreichenden Erfolg bleiben. Selbst wenn das staatsrechtliche Band auf die Person des Herrschers beschränkt wird, bleibt doch mit dem persönlichen Träger des künftigen belgischen Staatsgedankens — wie schon angedeutet wurde — die innere Politik bestehen, welche den belgischen Staat bisher, trotz aller den Flamen zugesagten Gleichberechtigung, beherrscht hat. Wie die „âme belge" eine zwar ungeschichtliche, aber durchaus nicht will-

kürliche Erfindung ist, sondern als staatliche Notwendigkeit aus dem Stammesgegensatz erwuchs, so muß aus diesem, solange von der künstlichen Einheit des belgischen Staates etwas übrig bleibt, das Streben hervorgehen, die beiden, Belgien bildenden verschiedenen Bestandteile durch Sprache, Kultur und Religion nachträglich zusammenzuschweißen. Obwohl die Wallonen in der Minderheit sind und in der Geburtenziffer genau so hinter den Flamen zurückbleiben, wie die Franzosen hinter den Deutschen, ist doch infolge der mit französischer Hilfe durchgeführten Losreißung von Holland und infolge des anziehenden Glanzes der französischen Kultur die romanisierende Minderheitspolitik der Wallonen zu dieser belgischen Zentralisierungspolitik geworden, und sie ist so erfolgreich bereits durchgeführt worden, daß, solange eine Zentralisierungspolitik besteht, sie auch romanisierend sein wird. Der Krieg, der Belgien auch äußerlich in die Arme Frankreichs getrieben hat, bedeutet für sie eine große Verstärkung, und unvollständige Trennungsversuche müssen die Zentralisierungsbestrebungen nur vergrößern. Die Möglichkeit, diese Bestrebungen durchzusetzen, bleibt auch in neuen lockeren Formen mit dem Recht der Ernennung der Minister und sonstiger oberen Beamten bestehen, zumal da die Freizügigkeit zwischen Wallonen und Flamen nicht aufgehoben werden kann. Die bloße Möglichkeit bedeutet aber nach dem Kriege Zwang.

Man hat allerdings vereinzelt gedacht, in der Zeit der militärischen Besetzung vor und nach dem Friedensschluß ließe sich diese Lage ändern und der geschichtlichen Entwicklung in die Speichen greifen. Man hat gemeint, durch Erfüllung flämischer Wünsche ein bisher fehlendes Bollwerk gegen neue Romanisierungsversuche der Wallonen aufrichten zu können. Solche Hoffnungen müssen an zwei Schwierigkeiten scheitern. Erstens fehlt es an den zur Ausführung eines solchen Planes nötigen Kräften. Sie sind weder in Flandern noch anderswo zu beschaffen. Denn, wenn es auch in Flandern, wie schon angedeutet wurde, eine ansehnliche Reihe eigenartiger Männer gibt, welche in kraftvollem Stammesbewußtsein den Gefahren der Romanisierung mutig und andauernd getrotzt haben, so reichen sie doch, so viel sie als Wahrer flämischer Ideale und Traditionen bedeuten, weder ihrer Zahl, noch ihrer Art und Vorbildung nach für die großen Aufgaben aus, deren Lösung den Flamen obliegt, wenn sie, die bisher in ihrer großen Mehrzahl politische Kinder geblieben sind, wirklich Selbständig-

keit erringen und ihre Ideale verwirklichen wollen. Die stammesbewußten Flamen sind vielfach gebildet und talentvoll, aber besitzen selten organisatorische und administrative Fähigkeiten; sie können meist nicht befehlen und nicht gehorchen; sie sind daher heute kaum in der Lage, aus sich heraus alle die maßgebenden Stellen zu besetzen, welche Wallonen und verwelschte Flamen innegehabt haben. Ihre reichen Kräfte sind auf allen Gebieten noch nicht genügend entwickelt und ganz besonders auf diesem künstlich niedergehalten worden.

Auch von anderer als flämischer Seite läßt sich ein ausreichender Ersatz nicht schaffen. Daß die deutschen Eroberer dafür nicht in Betracht kommen, braucht näher nicht ausgeführt zu werden. Jeder Versuch im großen, der sich ihrer bedienen wollte, würde bei den schwerfälligen und mißtrauischen Flamen mit ihrem Bauernstolz und Bauerntrotz nur schädlich verlaufen. Höchstens einzelne Lücken können mit sorgfältig ausgewählten deutschen Kräften ausgefüllt werden, wenn sie sonst offen bleiben würden. Ähnlich steht es auch mit den Holländern, an deren Hilfe auch gedacht worden ist. Unzweifelhaft ist in den holländischen Kreisen der großniederländischen Bewegung viel Bereitwilligkeit vorhanden; doch auf flämischer Seite ist das nicht in gleichem Maße der Fall.

Aber selbst wenn es möglich wäre, von flämischer oder anderer Seite die nötigen Kräfte zu beschaffen, so würde die Ausführung dieses kurzfristigen Planes an einer zweiten Schwierigkeit scheitern. Auch in Deutschland ist es eine der großen Aufgaben des Krieges, dafür zu sorgen, daß die Männer in der Front, wenn sie nach langer Abwesenheit zur Arbeit heimkehren, ihre alten Stellen oder mindestens gleichwertige wieder erhalten; zu diesem Zweck muß mancher inzwischen besetzte Platz wieder frei gemacht werden. In Belgien spielt das eher noch eine größere Rolle, da zwar der Soldatenberuf weniger Männer beansprucht, aber auch die Zivilverwaltung zum großen Teil die Heimat verlassen hat. Es müssen daher unter allen Umständen nach Beendigung des Krieges Entlassungen vorgenommen werden. Landesfremde werden von ihnen in erster Linie betroffen werden, und es wird unmöglich sein, Ernennungen, die während der Kriegszeit erfolgt sind, davor zu bewahren, daß sie über kurz oder lang rückgängig gemacht werden. Es kann, wenn der belgische Staat, wie bisher, wieder hergestellt wird, das Tor nicht verschlossen werden, durch das die alte Politik der Romanisierung von neuem ihren Einzug hält.

Man kann sich daher nicht der Einsicht verschließen, daß die Flamenfrage nur in langer Frist aus sich heraus sich lösen läßt. Sie ist ein völkisches Bildungsproblem und ein solches erfordert stets viel Zeit. Nur allmählich kann das stammestreue Flamentum in die neuen Aufgaben hineinwachsen und damit von allen alten wallonischen Einflüssen sich befreien. Zu einer solchen langsamen Entwicklung kann die Gelegenheit nur dadurch geschaffen werden, daß die störenden Eingriffe durch eine vollständige staatsrechtliche Trennung möglichst beschränkt werden. Jede bloße Lockerung des bisherigen Bandes — mag sie Verwaltungstrennung oder Personalunion oder sonstwie heißen — wird sich im Laufe der Zeit als papierne Maßregel herausstellen; sie ist nur eine bestechende juristisch-formale Scheinlösung, nicht die notwendige grundlegende Änderung; sie ist umsomehr der Gefahr ausgesetzt, daß schließlich doch wieder, wie bisher, alles beim alten bleibt, als die Kontrolle eines fremden Außenseiters in diesen letzten Fragen des Völkerlebens zur Hilflosigkeit verurteilt ist. Wenn man das Ziel wirklich will, bleibt nichts anderes übrig, als Flandern zu verselbständigen, d. h. das flämische Sprachgebiet möglichst vollständig, zum mindesten aber die belgischen Provinzen West- und Ostflandern, Antwerpen, Limburg und den größten Teil von Brabant — wobei es von keiner entscheidenden Bedeutung ist, ob man Brüssel, wie mir richtig erscheint, einbezieht oder nicht — zu einem besonderen Staatsgebilde auszugestalten. An die Spitze eines solchen Flanderns könnte zur Wahrung des dynastischen Prinzipes ohne Bedenken König Albert wieder gestellt werden. Selbst wenn er romanisierenden Neigungen, denen er sich im ungeteilten Belgien nie entziehen kann und darf, persönlich hegen sollte, würde er sie in einem verselbständigten Flandern nicht durchsetzen können. Und wenn der flandrische Thron auch kleiner ist als der belgische, er ist weniger unbequem und wackelig. Sollte aber trotz aller ausgleichenden Vorzüge der verkleinerte flandrische Thron verschmäht werden, so böte die Einsetzung einer Regentschaft nach Braunschweiger Muster einen durchaus willkommenen Ausweg.

Ein Interesse an den wallonischen Gebietsteilen Belgiens haben wir nur, soweit zwingende militärische Gründe vorliegen. Es ist zu hoffen, daß man sich etwa mit der Provinz Lüttich begnügen kann, welche im Kreise Verviers eine geschlossene deutsch sprechende Bevölkerung von 20000 Köpfen und auch in der Stadt Lüttich eine starke deutsche Vertretung, die im Schillerverein mit seiner

großen Bücherei und vielfachen Versammlungen einen lebensvollen Mittelpunkt deutscher Art besaß, aufzuweisen hat. Dieses möglichst noch zu verkleinernde Gebiet unserer hauptsächlichen Grenzprovinz, die den Hauptsitz der belgischen Waffenindustrie bildet, würde ausreichen, eine unmittelbare Verbindung mit dem verselbständigten Flandern herzustellen. Das wäre zwar auch nicht in jeder Weise eine erfreuliche Erwerbung, aber doch eine solche, die sich ertragen läßt. Man könnte daran denken, dieses Gebiet der benachbarten Rheinprovinz, von der es der Fläche nach 9% und der Bevölkerung nach 12% ausmacht, einzugliedern. Eine volle Vereinigung mit dem deutschen Wirtschaftsleben gewährt hier unzweifelhaft die Möglichkeit, die Bevölkerung, die noch zum großen Teil in der Hausindustrie ein dürftiges Brot sich verdient, nicht nur vor einem wirtschaftlichen Niedergang zu bewahren sondern sogar wirtschaftlich zu heben. Eine solche Veränderung, welche über die Bedeutung einer Grenzregulierung nicht hinausgehen würde, dürfte ausreichen, der für unsere Verteidigungsfähigkeit so wichtigen Rheinprovinz den ihr bisher fehlenden und so bitter nötigen Schutz zu gewähren*).

Allerdings würde eine solche Regelung eine merkwürdige Grenzlinie ergeben. Doch ist sie erstens nicht nur in Verbindung mit Deutschland zu betrachten, sondern als Westgrenze des Germanentums überhaupt. Das verselbständigte Flandern wird vor allem für das stammverwandte Holland zu einem vielseitigen Zuwachs an Macht und Einfluß werden. Sodann aber darf nicht übersehen werden, daß es eine Grenze ist, welche nicht deutschen, sondern flämischen Heimatboden umzieht. Es handelt sich nur um einen germanischen Außenposten, allerdings einen solchen von sehr großer Bedeutung. Und wenn die neue flandrische Grenze der alten deutschen in Ost- und Westpreußen ähnelt, so ist zu bedenken, daß es uns auch hier schließlich geglückt ist, den Feind zu vertreiben; und wenn uns im Osten, wie erwartet werden darf, der Nachteil einer ungünstigen Grenze abgenommen wird, werden wir im Westen ein an sich sehr viel geringeres Risiko tragen können, wenn es

*) Wird von militärischer Seite auf der Maaslinie bestanden, so könnte man zur Not sich auch noch mit den Provinzen Namur und Luxemburg abfinden, zumal wenn die letzte zum Teil zur Vergrößerung des Großherzogtums Luxemburg verwendet würde. Denn diese beiden Provinzen sind verhältnismäßig dünn besiedelt und zum großen Teil agrarisch; sie sind Siedlungsboden für eine flämische und deutsche Überschußbevölkerung. Die Hauptsache ist, daß das industriereiche Hennegau draußen bleibt.

mit so vielen großen Vorteilen wie hier verbunden ist. Eine allen Wünschen entsprechende Regelung wird durch die geographischen und geschichtlichen Verhältnisse leider ausgeschlossen.

Die wallonischen Gebiete, außer Lüttich, können für Deutschland nicht zu einem Boden freudigen Schaffens werden. Sie werden uns stets grundfremd bleiben und selbst allen Versuchen, die zu ihrem Vorteil unternommen werden, Widerstreben und Widerstand entgegensetzen. Auf unabänderlich fremder Stammesgrundlage hat sich hier ein nicht zu beseitigender Gegensatz in den Interessen und Anschauungen entwickelt. Selbst wenn wir die hohen Kosten einer wirtschaftlichen Sanierung in der Form einer deutsch-belgischen Zollvereinigung tragen wollten, würden wir hier doch keinen Ersatz für das schaffen können, was wir nehmen müssen. Wenn wir solches Opfer aber vermeiden, werden wir es nicht hindern können, daß die wallonische Industrie im allgemeinen einem wirtschaftlichen Niedergange entgegengeht. Denn ihre bisherigen Grundlagen sind im Schwinden. Die Kohlenerzeugung, die älteste des europäischen Festlandes, ist auf ihrem Höhepunkt längst angelangt; seit 1900 ist sie nicht mehr gestiegen; die Eisenerz- und Zinkgruben sind erschöpft; auf der Betriebsorganisation lastet, oft unabwendbar, die ruhmvolle Herkunft aus der Zeit des Kleinbetriebes. Wenn auch nicht überall, so sind doch sehr vielfach Zeichen der Altersschwäche bei dieser ersten neuzeitlichen Industrie des europäischen Festlands deutlich zu erkennen. Darum liegt es in unserem Interesse, Wallonien soweit wie möglich sich selbst zu überlassen. Schon früher hat es starke Absonderungsbestrebungen gezeigt. Im belgischen Senat ist sogar am 17. April 1914 von Max Hallet erklärt worden, 90% der Wallonen würden für die Einverleibung in Frankreich sich erklären, wenn diese Frage zur Abstimmung gebracht würde. Solche Einverleibung wäre mit dem deutschen Interesse keineswegs unvereinbar. Uns kann nicht daran liegen, daß Frankreich völlig verarmt.

Mit einer solchen Einverleibung kann aber nicht gerechnet werden. Zunächst kann vielmehr nur eine Verselbständigung in ähnlicher Form, wie das Großherzogtum Luxemburg, ins Auge gefaßt werden, wobei es den Wallonen selbst überlassen bleiben kann, wie sie das im einzelnen durchführen und ausgestalten. Nur was von militärischer Seite unbedingt gefordert wird, wird hier als „reale Garantie" in Betracht kommen. Vom Verbot der Anlage von Befestigungen abgesehen, brauchen Herrschaftsrechte hier nicht vorbehalten zu

werden. Nicht nur weitgehende Autonomie, wie im neuen Flandern, sondern auch volle Souveränität, wie im alten Belgien, kann hier gewährt werden. In allen Einzelheiten — vom Militärischen abgesehen — können die Wallonen ihr neues Eigenhaus, nach dem sie zum großen Teil lange schon gestrebt haben, ihren Wünschen gemäß sich ausstatten. Von flandrischer Seite wird man dabei in jeder Weise ihnen entgegenkommen können. Dasselbe wird von französischer Seite geschehen und allmählich wird Wallonien ganz dem französischen Einfluß verfallen. Das französische Ruhebedürfnis, das sich nach diesem Krieg entwickeln wird, wenigstens wenn wir erheblich gestärkt aus ihm hervorgehen, wird dann langsam den Wallonen sich mitteilen und damit dürfte die günstigste Lösung des Wallonenproblems, die sich erzielen läßt, erreicht sein.

Das verselbständigte Flandern würde damit zugleich freie Bahn für die Ausreifung der entgegengesetzten Entwicklungstendenzen gewinnen. Seine Verselbständigung ermöglicht neben nachhaltiger Erfüllung der flämischen Stammeswünsche auch eine wirtschaftliche Hebung, wie sie so lange den von Natur so begünstigten flämischen Gebieten vorenthalten worden ist. Das gilt von der Industrie wie von der Landwirtschaft. Die binnenländisch gelegene wallonische Industrie, die zu einem so sehr großen Teil auf die Ausfuhr angewiesen ist, hat kein Interesse daran, an der Wasserkante eine kapitalkräftige und leistungsfähige Ausfuhrindustrie entstehen zu lassen. Sie müßte dadurch eine Entwertung ihrer Anlage und eine Erschwerung ihres überseeischen Absatzes erfahren. Im Rahmen einer wallonischen Romanisierungspolitik wird sie, wie bisher, auch ferner Mittel und Wege finden, eine solche Entwicklung zurückzuhalten. Es fehlt in Flandern am Kapital und Unternehmertum. Wenn aber deutsche Kapitalkraft und deutsches Organisationstalent ein neues Feld zur Betätigung hier finden, dann ist es möglich, das jugendstarke Flandern in seiner bevorzugten Verkehrslage und mit seinen bedeutsamen Kohlenschätzen wieder zu jener gewerblichen Blüte emporzuheben, für die es schon einmal in der Welt bekannt war. Dann wird es möglich sein, den 70000 flämischen Wanderarbeitern, welche bisher, ihre Stammesart gefährdend, Jahr für Jahr nach Frankreich zogen, auf eigenem Heimatboden dankbare Arbeit zu schaffen.

Daß bei voller Loslösung Flanderns eine solche Hebung ebenso auf landwirtschaftlichem Gebiet möglich ist, wurde im vorigen Abschnitt schon dargelegt. Während Getreidezölle, wie wir sie in

Deutschland haben, in Belgien bisher mit Rücksicht auf die wallonische Industrie mit Recht abgelehnt worden sind, können sie von den flämischen Gebieten allein nicht nur leicht getragen werden, sondern werden von ihnen geradezu gefordert. Das schwere Elend, das in den ländlichen Gebieten Flanderns trotz intensivster Landwirtschaft noch heute, wie seit Jahrzehnten, besteht, könnte so beseitigt und damit die Lage einer großen durch Fleiß und Anspruchslosigkeit ausgezeichneten Bevölkerung die lange verdiente Besserung endlich erfahren.

Wie in Flandern Industrie und Landwirtschaft durch eine reine Scheidung von Flamen und Wallonen eine lang entbehrte und sonst nicht zu erwartende Förderung erhalten könnten, so wird der Handel auch durch sie kaum leiden, da die zollpolitische Neuerung, wie schon dargelegt wurde, die Durchfuhr nicht berührt. Vor allem wird die Antwerpenfrage auf diese Weise eine einfache und ungezwungene Lösung finden. Da die volkswirtschaftliche Stellung des Scheldehafens nicht vom Zusammenhang mit dem belgischen Staate, der, wie er künstlich geschaffen worden ist, auch wieder beseitigt oder wesentlich umgestaltet werden kann, abhängt, sondern auf dem Zusammenhang mit dem Wirtschaftsleben, das mit dem Boden, der heute zum belgischen Staat gehört, verwachsen ist und bestehen bleibt, auch wenn dieser wieder verschwindet, so wird durch solche Regelung an den Grundlagen von Antwerpens Bedeutung nicht gerüttelt. Wie bisher, werden auch hinfort wirtschaftliche Gründe allein für die Benutzung des Antwerpener Hafens maßgebend bleiben. Da Wallonien sich auch nicht mit Frankreichs Hilfe, wie gezeigt wurde, einen wirklichen Ersatz für Antwerpen schaffen kann, so werden die wallonischen Waren in derselben Weise, wie bisher, zur Scheldemündung strömen; weder Flandern, noch das Deutsche Reich haben ein Interesse daran, das zu hindern und die neue politische Grenze zu einem wirtschaftlichen Hemmnis dieses Zustroms werden zu lassen. Zugleich aber werden die Gefahren für den deutschen Durchfuhrhandel in einem Flandern, das dem deutschen Zollverein angehört und seine Eisenbahnen in Betriebsgemeinschaft mit Preußen verwaltet, an sich außerordentlich vermindert sein und immer mehr schwinden, je mehr sich die Flamen im ganzen auf ihr Germanentum wieder besinnen. So wird sich natürlich eine befriedigende Lösung der Antwerpenfrage herausbilden, wie sie durch dauernden Zwang nie zu schaffen wäre.

Jede wirtschaftspolitische Änderung großen Stils bringt im kleinen natürlich auch Nachteile mit sich. Die neugezogene Grenz-

linie zwischen Flandern und Wallonien wird in manche Privatwirtschaft zunächst störend eingreifen. Es wird sich in stark abgeschwächtem Maße wiederholen, was jeder große Kanalbau, wie z. B. der jüngst vollendete von Hannover zum Rhein, für die durchzogenen Gebiete bedeutet. Wie dieser trennenden Wirkung wegen noch kein Kanalplan unausgeführt geblieben ist, so ist in solchen kleinen Störungen auch hier ein wirkliches Hemmnis nicht zu erblicken. Im ganzen hat die neue Regelung eine allseitige wirtschaftliche Hebung Flanderns zu Folge, wie sie vergeblich ersehnt worden ist; sie bedeutet eine reichliche Entschädigung auch für die kleinen störenden Eingriffe, die nicht vermieden werden können. Wird damit auch nicht im Leben der Völker, wie im Leben des einzelnen Menschen, ein Anspruch auf Dankbarkeit geschaffen, so werden doch die Erfüllung der Stammeswünsche und die Hebung des Wohlstandes zusammen es dauernd ausschließen, daß die Flamen Deutschlands Feinden sich wieder in die Arme werfen. Das bedeutet aber, daß man in einem verselbständigten Flandern in der Forderung von „realen Garantien" ganz anders sich bescheiden kann, als wenn die beiden verschiedenen Volksteile in einem belgischen Staate beisammen gelassen werden. In einem Belgien, wie es bisher war, verlangen unsere Interessen wegen des Einflusses der Wallonen ein Höchstmaß an „realen Garantien"; bei reinlicher Scheidung können wir dem Mindestmaß uns nähern und manches, was in der Gegenwart besonders auf Schwierigkeiten stoßen sollte, in berechtigtem Vertrauen von der Zukunft erwarten. Am Baum eines selbständigen Flanderns werden noch viele schöne Früchte dem Germanentum und seinem führenden Volke, den Deutschen, reifen.

Zu diesem großen politischen Vorteil gesellt sich der weitere, daß wir mit einer Regelung, wie ich sie angedeutet habe, die Grundsätze in die Tat umsetzen, welche unsere Feinde, vor allem England, stets in alle Welt verkündet haben. Wir dürfen uns als die Beschützer der kleinen Völker bezeichnen, wenn wir den Flamen und den Wallonen, ähnlich wie den Polen, zur lange erstrebten Selbständigkeit verhelfen, und wir sind Verfechter des Nationalitätsprinzips, wenn wir die germanischen Flamen vor Romanisierung bewahren, wie die Polen und Deutsch-Balten vor Russifizierung. Keinem Volke soll eine stammesfeindliche Kultur aufgezwungen werden, wenn es das Zusammenlegen der Völker auch unmöglich macht, die politischen Grenzen überall den Stammesgrenzen anzupassen.

(Abgeschlossen im Mai 1916.)



Gedruckt bei
Poeschel & Trepte
in Leipzig